

NR 43 (1111) ● 22.X.1972 ● CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA



Na pokładzie samolotu Polskich
Linii Lotniczych LOT.
Zdjęcie: M. Kobrzyński

TYGODNIK LOTNICZY
I ASTRONAUTYCZNY

WYKOŹNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia „Wrocławia”, Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego”, Medalem PIMH z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaciół Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY
Zastępca
redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagonica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja łączność z cyfryzacji); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIĄNOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF, Redaktor techniczny — IRENA BAKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalne — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upraszczania Prasy i Książki „Ruch”, w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacić prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kierownictwa Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kierownictwa Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronie 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaję egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienie, prowadzi Centrala Kierownictwa Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

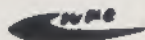
PRZEDRUK DOZWOLONY TYŁKO
ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zwraca. Wzrost redakcji nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” — Warszawa, ul. Miodowa 11. Zam. 8714 A-42

WYDAWCA



**WYDAWNICTWA
KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,**
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NIKT już dzisiaj zdaje się nie mieć żadnych wątpliwości, że akty porwania samolotów oznaczają zmianę jakościową w światowej komunikacji lotniczej.

Oczywiście nie chodzi tu tylko o same straty materialne, zniszczony sprzęt i co najważniejsze — liczne ofiary ludzkie! Mimo iż świat staje się systematycznie — dzięki coraz szybszym i pojemniejszym samolotom — w pewnym sensie coraz mniejszy, nie oznacza to bynajmniej, że uchywa nam proporcjonalnie wszelakiego rodzaju kłopotów. Pesymiści twierdzą, że wręcz odwrotnie, ale po co tak zaraz na wstępie popadać w przesadę...

Nie pocieszysz też chyba nikogo informacją, że porwanie samolotów nie jest zjawiskiem zupełnie nowym, związanym organicznie z erą samolotów odrzutowych. Według źródeł amerykańskich początki tego karygodnego procederu sięgają lat 1920—1930, by w roku bieżącym dojść do przerażającej liczby 350 aktów porwania! Gwałtowny skok nastąpił w 1968 r. (35 wypadków), by w 1970 r. osiągnąć już 85 tego typu wypadków.

Powstaje zasadnicze pytanie: dlaczego tak się dzieje? Co implikuje fakt, że mimo podejmowanych najrozmaitszych środków ostrożności, potencjalne zagrożenie istnieje nadal?

P L A G A

JULIUSZ PĘGIEL

Kim są ludzie podejmujący tak wielkie ryzyko zarówno dla podłożnych jak i dla siebie osobiście?

Jednoznacznej odpowiedzi wcale nielatwo udzielić, chociaż generalnie rzecz biorąc są to czyny ewidentnie natury kryminalnej. Sposób działania sprawców jest tutaj bowiem decydującą okolicznością, której nie są w stanie usprawiedliwić najsłabsze nawet deklaracje i pobudki. Stąd należy — w sposób zdecydowany — przychylić się do stanowiska tych wszystkich, którzy akty hijackingu traktują jako zbrodnie przeciwko ludzkości.

W jednym ze swych licznych wystąpień Knut Hammarskjöld, dyrektor generalny IATA, powiedział, że: „porwanie samolotów oznacza potencjalne, premedytowane, masowe zabójstwo. Narażania na niebezpieczeństwo zupełnie przypadkowych ludzi nie można uznać za dopuszczalną metodę ubiegania się o azyl polityczny, podobnie jak stosowanie agresji przeciwko samolotom cywilnym jest niedopuszczalnym środkiem prowadzenia walki politycznej”.

Tak uważa wielu. Tak sądzi zdecydowana większość obywateli tego świata. Dlaczego więc tak niewiele może w sposób wręcz demonstracyjny narzucać swą wolę całemu społeczeństwu, jego organizacjom i systemom prawnym? Jest rzeczą autentycznie paradoksalną, że właśnie tam, gdzie zasady humanitaryzmu i poszanowania ludzkiego życia i bezpieczeństwa są respektowane, właśnie bezprawie ma najłatwiejsze pole do działania. Przestępca wciska się najłatwiej tam, gdzie uznane zasady humanitaryzmu powstrzymują przed brutalnością!

Dlaczego więc pozornie prosta i oczywista zasada: porywacz, który może być (z uwagi na bezpieczeństwo pasażerów i załóg) bezpieczny w powietrzu, powinien na ziemi być traktowany jak groźny przestępca, nie zdaje w życiu tak często egzaminu?

A może to po prostu wina prawników, których tak często posadza się właśnie o to, że ich konstrukcje myślowe i najeżone paragrafami kodeksy pozostają zawsze daleko w tyle za wymogami naszego nowoczesnego świata? Prawnicy zrobili wiele, ale nie są, niestety, w stanie zrobić wszystkiego. Kluczem do sprawy leży bowiem w rękach rządów poszczególnych państw i odpowiedniej korelacji pomiędzy przepisami międzynarodowymi (konwencjami) i przepisami poszczególnych państw (prawo krajowe). Właśnie te występujące tutaj luki są w sposób tak tragiczny wykorzystywane przez porywaczy, których opłacalność ryzyka wręcz rozzuchwala.

A gdy do tego dodamy przedziwne praktyki wielu rządów, które z prawa azylu politycznego czynią parawan dla ewidentnych przestępców kryminalnych i wymierzają wręcz symboliczne kary... Mówi się więc o zasadniczych rozbieżnościach politycznych państw, które przystąpiły do konwencji tokijskiej z 1963 r. jak i haskiej z 1970 r. A co można powiedzieć o państwach, które nie mają najmniejszych nawet zamiarów,

sprawców uprowadzeń samolotów i motywy jakimi się kierowali. W jednym z naszych dzienników przeczytałem kiedyś artykuł pod pasjonującym tytułem: „Kiedy kres „lotnapięgu“? Autor, pracownik naukowy znanego uniwersytetu, omawiał w nim aktualny stan prawa międzynarodowego w tym zakresie oraz przygotowywane projekty nowych rozwiązań. Zdziwił mnie w tym artykule następujący fragment: „Specjaliści rozróżniają cztery motywy, jakimi kierują się porywacze:

— brawura jednostek oświeconych chęcią wyróżnienia się, zdobycia sławy,

— ucieczka przed wymiarem sprawiedliwości we własnym kraju,

— indywidualna motywacja polityczna,

— protest przeciwko niesprawiedliwości i osiągnięcie — swoistym szantażem — pożądanego celu politycznych”.

Szkoda wielka, że autor nie podał jacy to specjaliści tak dzielą sprawców hijackingu i dlaczego wręcz demonstracyjnie opuszczono tutaj sprawców — bardzo przecież licznych — porywających samoloty w celu uzyskania okupu. Trudno przecież obronić stanowiska, że chęć zawładnięcia workiem np. dolarów

by stać się ich stroną? Jedyną odpowiedź brzmi kolejne akty porwania...

Tragiczne wypadki ostatniego okresu spowodowały, że na obecnej sesji ONZ poświęci się sporo uwagi aktom terroru i przemocy, ze szczególnym uwzględnieniem lotnictwa komunikacyjnego. Trudno oczywiście ocenić radykalnych i totalnie skutecznych — w skali światowej — rozwiązań, można jednak myśleć o przyszłości z umiarkowanym optymizmem.

Choć nigdy nie upatrywałem w surowych karach wyłącznego i uniwersalnego lekarstwa na wszelkie społeczne schorzenia, to jednak doświadczenia z ostatnich tygodni pozwalają — jak sądzę — przypuszczać, że i na tym ważnym odcinku zajdą istotne zmiany. Oto np. Senat amerykański uchwalił projekt ustawy przewidującej możliwość orzekania kary śmierci dla sprawców uprowadzeń samolotów. Według projektu kara śmierci — zniesiona już zasadniczo w USA — będzie mogła być stosowana na mocy odpowiedniego postanowienia ławy przysięgłych. Również i w innych krajach znacznie podwyższono kary za tego rodzaju przestępstwa, dokonując równocześnie odpowiednich modyfikacji kodeksów karnych. Jeśli takie zaostrzenie represji karnej zostanie w sposób maksymalnie szeroko sprzężone z powszechnie stosowanym — w obrocie międzynarodowym — obowiązkiem ekstradycji sprawców, można będzie żywić przekonanie, że jedna z groźniejszych plag naszego stulecia przestanie być społecznie groźna.

Zanim to nastąpi (oby jak najszybciej), spójrzmy jeszcze na chwilę na

nie jest wystarczającym spiritus movens.

Dyrektor Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA) w Stanach Zjednoczonych oświadczył przed miesiącem, że na terenie USA zarejestrowano 16 przypadków takich właśnie porwań. Spośród 21 osób, które brały w nich udział, 3 zostały zabite, 16 aresztowano, a 2 schroniły się w Algierii, przy czym rząd algierski zwrócił zdobyty przez nie okup. Na zakończenie swego spotkania z dziennikarzami dodał: „Statystyka ta dowodzi, jak bezpłodne są tego rodzaju próby. Jest rzeczą zdumiewającą, że ktokolwiek może ludzi się co do swego ostatecznego losu, kiedy ktoś kupuje bilet lotniczy z zamiarem porwania samolotu w celach zysku, faktycznie kupuje sobie bilet do więzienia lub kostnicy”. Ta zdecydowana wypowiedź Johna Shaffera spotkała się z dobrym przyjęciem u dziennikarzy, co wszystkich cieszyć powinno.

Aparatura do wykrywania przedmiotów z metala, na lotnisku w Londynie.



Może ktoś zapytać dlaczego odnotowuję tak dokładnie tę wypowiedź i reakcje środowisk masowego przekazu. Przecież tak być powinno — powiedzą czytelnicy i będą mieli rację. Tylko, że tak zawsze nie było i co gorsza — nie wszędzie tak właśnie się dzieje...

Porwanie samolotu, strzały na pokładzie, zakładnicy, pertraktacje z policją i władzami — to przecież pasjonujący temat. Dramatyczny, pełen nieoczekiwanych spiek i tragicznych finałów. Znakomite tworzywo barwnych sprawozdań i reportaży, filmów i książek. Ludzie to kupią, zobaczą, przeżyją w domowym zaciszu...

Stąd całe serie takich właśnie dramatycznych sprawozdań, w których umiłowanie faktu szło niestety o lepsze z budzeniem niezdrowych sensacji.

Podczas pobytu K. Hammarskjöelda w Polsce zapytałem w sposób nieostrożny: „W jakim stopniu środki masowego przekazu mogą stać się potencjalnymi rozsądnymi? hijackingu, szerząc po prostu „złoty wiek” — jak to się robi, w jaki sposób postępować inni?” Dyrektor IATA odpowiedział krótko, że to rzeczywiście istotny i bardzo jednocześnie skomplikowany problem, który należy dokładnie i wszechstronnie przedyskutować.

W jakiś czas potem, gdy fala porwań systematycznie wzrastała, odbyła się w Londynie Specjalna Konferencja IATA, której jeden z tematów brzmiał „Bezpieczeństwo w powietrzu i prasa”. Głównym referentem był tutaj James R. Greenwood, jeden z dyrektorów Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego USA. Jedne z pierwszych jego zdań brzmiały jak następuje: „Nie pamiętam, kiedy lotnictwo przechodziło przez bardziej krytyczny okres. Nie pamiętam także, kiedy lotnictwo miało tak wielu nieprzyjaciół”. Po omówieniu środków zaradczych zastosowanych w USA na podstawie specjalnego polecenia prezydenta Nixona, J. R. Greenwood przytoczył kilka znamienitych przykładów. Oto stewardessa podczas telewizyjnego wywiadu opowiedziała szczegółowo jak „wylądowała” porywacza z akcją i przedstawiła dokładnie cały program obronny załogi. Personel lotniska opowiadał znowu, jakie urządzenia ochronne mają zamontowane na lotnisku. W telewizji — dokładna relacja (z bardzo drobnymi szczegółami) o tym udanym skoku ze spadochronem (znowu z detalami nawet o spadochronach wojskowych, w których zamontowany jest aparat nadający stałe sygnały radiowe, ułatwiające odnalezienie skoczka). I konkluzja: Czy zawsze musimy „wypalać” całą prawdę?

A po co robić z porywacza „ludowego bohatera”? Niejaki D. B. Cooper został nawet nazwany „współczesnym Robin Hoodem”, o którym układano wiersze i pieśni. Popularny „Newsweek” zatytułował opowieść o Cooperze: „Nieustająca legenda” i donosi w niej jak to po Bonnie i Clyde mr Cooper stał się nową — i głównie handlową — legendą zachodniego wybrzeża. Wydano płytę „D. B. Cooper, gdzie jesteś” oraz koszulki sportowe z takim samym napisem („zaledwie w 72 godziny po skoku były już na rynku”). Na zakończenie tej pasjonującej relacji tygodnik przytacza opinię prof. O. Larsena z uniwersytetu w Waszyngtonie: „My wszyscy lubimy przygodowe historie — kontynuuje profesor socjologii — porywacz podejmuje największe ryzyko, pokazując swoje bohaterstwo, romantyzm, zręczność i wszystko co niezbędne dla zbrodni doskonałej. Ten człowiek nie jest ani politykiem ani chorym

umysłowo. Jego motywem było wyłączenie 200 000 dolarów i ludzie mogą to łatwo zrozumieć”.

Nie zdziwiło też nikogo na londyńskiej konferencji oświadczenie, że jak zeznali liczni porywacze, głównym źródłem inspiracji ich działania były kroniki, programy telewizyjne i filmy. Sporo ukazało się także książek będących swoistym podręcznikiem dla porywaczy, zawierających obok „anatomii porywania” nawet szczegółowe wskazówki łatwej produkcji bomb!

To wszystko w Ameryce. A jak jest u nas? Całkiem dobrze, ale też nie najlepiej. Czytam krótką notatkę o którymś tam — udanym — porwaniu na świecie. Kończy ją zdanko: „okazało się potem, że bomby były z papier maché”. Stąd wniosek: wystarczy ich tylko dobrze wystraszyć. Inny znowu fachowiec w artykule „Nie taki diabeł straszny...” pisze dosłownie: „Nawet w wypadku eksplozji w kabinie, samolot nie spada od razu na ziemię. Granat nie jest bombą atomową. I w końcu trzeba pamiętać, że kadłub samolotu to nie dziecinny balonik”. A zaraz potem: „Dużo mówiono o magnometrach. Lecz można wnieść do samolotu rewolwer z... firmy Colt lub SW. Możliwe jest także skonstruowanie pistoletu z... warstwowego lub z materiału wykonanego na bazie... Istnieją już w armii miny ze... — nie do wykrycia systemem defekcji”. Demonstracyjnie powstawiłem kropki, by zacytować w całości zdanie ostatnie: „...wśród podróżnych i pilotów umacnia się przekonanie o bezsilności piratów powietrznych. Zjed-



Jak zeznali liczni porywacze, głównym źródłem inspiracji ich działania były kroniki, programy telewizyjne, filmy. W USA robiono często z porywacza „ludowego bohatera”, o którym układano wiersze, pieśni, wydawano płyty oraz produkowano koszulki sportowe z jego nazwiskiem (jak to widać na powyższym zdjęciu).

nym wyjątkiem: że pirat jest normalny i obce mu są opowieści o japońskich kamikaze”.

Sądzę, że wszelkie komentarze są tutaj zbędne. Siegnę więc raz jeszcze po materiały z londyńskiej konferencji. Padły tam także znamienne słowa: „Mówiąc skrótnie, panowie, jesteśmy w stanie wojny. Nasz nieprzyjaciel jest niewidoczny. Wiemy o nim dużo, jaki jest i jak działa, pozostając zawsze w cieniu”.

Nie ulega chyba dla nikogo wątpliwości, że jednym z ważniejszych zadań, stojących przed środkami maso-

wego przekazu całego świata, jest stworzenie klimatu pełnego potępień dla porywaczy i terrorystów. Bez kreowania ich bohaterami, ludźmi doskonałymi, gdyż zawsze znajdują się naśladowcy, którzy będą chcieli zrobić to jeszcze lepiej i efektywniej. Pokazywać należy ich autentyczną małość, jak niewiele zrobili w swym życiu, co po prostu mówiono i wiedziano o nich przed zbrodnią. Bo zbrodnia zawsze powinna być nazywana i traktowana jak zbrodnia i to stanowczo bez przyzywania na pomoc Robin Hooda!

NIEDAWNO obradował w Warszawie XI krajowy Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Tego związku, do którego należy część lotników cywilnych. Do ZZZiD należą bowiem pracownicy PLL LOT, Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych oraz Aeroklubu PRL, a nie należą — co może się wydawać dziwne — pracownicy Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, którzy są członkami Związku Zawodowego Kolejarzy.

Związek Transportowców i Drogowców zrzesza aktualnie ponad 290 tysięcy członków, z tego na społeczność lotniczą przypada zaledwie kilka tysięcy (m. in. ok. 3 tys. pracowników LOT-u i ok. 1 500 APRL). Nic też dziwnego, że w tym wielobranżowym związku dominującą pozycję zajmują pracownicy transportu naziemnego, drogownictwa i zaplecza technicznego motoryzacji. Może trochę więcej słychać o pracownikach transportu lotniczego, którzy stanowią najliczniejszą grupę społeczności lotniczej ZZZiD, znacznie mniej o pracownikach lotnictwa sportowego APRL.

Przewodniczący Zarządu Głównego ZZZiD — Krzysztof Wardyński, oceniając dorobek związku, podkreślił, że nastąpiła poprawa warunków pracy. Dzięki renowacji i budowie nowych pomieszczeń poprawiły się również warunki socjalne załóg. Przybyły nowe stołówki, ośrodki wczasowe i kolonijne. Potrzeby w tej dziedzinie są jednak nadal duże. Dlatego pierwszoplanowym zadaniem związku — podkreślił przewodniczący ZZZiD — jest konsekwentne działanie na rzecz dalszej poprawy bytu i warunków życia transportowców i drogowców oraz ich rodzin.

NA HORYZONCIE



Zwrócić więc trzeba m. in. większą uwagę także na kadre inżynierską i personel techniczny w aeroklubach, którzy — co musi niepokoić — przechodzą coraz częściej do pracy w innych dziedzinach naszego lotnictwa cywilnego, m. in. — do sanitarnego i gospodarczego, znajdując tam lepsze warunki pracy i płacy.

Na warszawskim Zjeździe Transportowców i Drogowców mówili się dużo o tym, że obecne 5-lecie charakteryzuje się przyspieszonym tempem rozwoju transportu. Jest to konieczne nie tylko ze względu na występujące w tej gałęzi gospodarki opóźnienia, ale również na szybki wzrost potrzeb przewozowych związanych z przekraczaniem zadań w różnych dziedzinach gospodarki narodowej. Doceniając wagę tego problemu, podjęto wiele istotnych decyzji zmierzających do zapewnienia lepszych warunków rozwoju transportu i drogownictwa. Środki przeznaczone na ten cel są w obecnym 5-leciu wyższe o jedną trzecią w porównaniu z ubiegłym.

Minister Komunikacji, Mieczysław Jajfyrd, zapowiedział na Zjeździe, że nastąpi dalszy rozwój transportu lotniczego, że przed naszą komunikacją lotniczą są pomyślne perspektywy rozwoju. Podał m. in. do wiadomości, iż w maju 1973 r. planuje się otwarcie pierwszej regularnej transatlantyckiej linii LOTU, z Warsza-

wy przez Amsterdam do Nowego Jorku, z częstotliwością lotów dwa razy w tygodniu.

Dalšie, nowe kierunki działania otwierają się również przed lotnictwem sportowym, które zamierza zaspokajać w szerszym niż dotąd zakresie potrzeby szkolenia lotniczego młodzieży m. in. dla potrzeb lotnictwa zawodowego oraz włączyć się szerszym frontem w potrzeby gospodarcze i usług lotniczych poszczególnych regionów kraju.

Aktywnym współtwórcą realizacji wszystkich tych zamierzeń powinny być związki zawodowe, a wśród nich Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców. Właśnie sprawom umocnienia roli i rangi związków zawodowych poświęcił wiele uwagi w swym wystąpieniu na Zjeździe Transportowców i Drogowców sekretarz CRZZ — Mieczysław Grad. Związki Zawodowe — podkreślił on — powinny być nie tylko rzecznikiem interesów ludzi pracy, dbać o bezpieczne i higieniczne warunki pracy i wypoczynku załóg, ale również troszczyć się o mienie społeczne, walczyć z przejawami marnotrawstwa, współdziałać z administracją w rozwijaniu inicjatyw społecznych dla dobra zakładów, dbać o przestrzeganie dyscypliny i porządku.

Uchwały na Zjeździe ZZZiD o kierunkach pracy oraz program działania Związku Transportowców i Drogowców na najbliższe lata, zobowiązują poszczególne organizacje, m. in. w lotnictwie cywilnym, do rozwijania i doskonalenia form i metod działalności związkowej oraz szerszego korzystania z przyznanych im uprawnień.

J. Karas

WYNALAZCY W STAŁOWYCH MUNDURACH

W drugiej połowie września br. w jednym z garnizonów WOPK na terenie Śląskiego Okręgu Wojskowego czynna była Wystawa Prac Wynalazczych Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, połączona za IV Złotem Przemysłowców Racionalizatorów.

Celem wystawy i złotu było podsumowanie dorobku tego rodzaju w dziedzinie wynalazczości za okres ostatnich dwóch lat oraz wytyczenie kierunków działania na lata następne.

Na wystawie zgrupowano w pięciu podstawowych działach 324 eksponaty wynalazcze. Dominowało lotnictwo z ilością 114 eksponatów, następnie pod względem ilości była artyleria, głównie raketowa, która wystawiła 70 eksponatów, potem służba samochodowa — 63, wojska radio-techniczne — 38 i służba łączności z ilością 35 eksponatów.

Pokażą część powierzchni wystawowej zajmowały stoiska jednostek lotniczych Północnej Grupy Wojsk Radzieckich, Czechosłowackiej Armii Ludowej i Narodowej Armii Ludowej NRD.

Pod względem tematycznym na wystawie były prezentowane projekty wynalazcze z trzech podstawowych dziedzin: eksploatacji sprzętu, szybkiego uzyskiwania gotowości bojowej i unowocześniania bazy szkoleniowej.

Wśród wielu interesujących i bardzo przydatnych projektów na szczególną uwagę zasługiwały prace wykonane przez zespoły, które zdobyły dwa pierwsze miejsca w konkursie na najlepszą brygadę racjonalizatorską, ogłoszonym przez dowództwo WOPK na początku bieżącego roku.

Pierwsza brygada w składzie: ppłk Tadeusz Cholewka, ppłk Kazimierz Pała i ppłk inż. Tadeusz Radwanek zaprezentowała usprawnienie sygnalizujące niebezpieczne, niekontrolowane przechylenie samolotu, mogące występować w czasie, gdy pilot naddźwiękowego myśliwca przechwytywał jest zaabsorbowany śledzeniem celownika radiolokacyjnego, co nie pozwala mu na jednoczesną obserwację wskazań przyrządów pokładowych. Dalszym osiągnięciem tej brygady było wyposażenie samolotu MiG-21 w urządzenia roz-

poznania fotograficznego, podwieszane w specjalnym zasobniku na belce podskrzydłowej oraz zastosowanie samolotowej sygnalizacji ostrzegania, bardzo przydatnej podczas nocnych lotów grupowych.

Znaczną liczbę eksponatów przedstawia brygada wicemistrzowska, w skład której wchodzi: ppłk inż. Bronisław Jakus, kpt. Kazimierz Badurski, kpt. mgr inż. Jan Kuśnierczak i sierż. Władysław Gilek. Opracowali oni między innymi bardzo przydatny „Eskadrowy ruchomy warsztat do obsługi pokładowych urządzeń elektronicznych”, którego zastosowanie usprawnia organizację obsługi, przedłuża żywotność aparatury kontrolno-pomiarowej, w sumie przyspiesza uzyskiwanie gotowości bojowej.

Spośród dalszych projektów tej brygady należy wymienić projekty dotyczące automatyzacji pomiarów parametrów urządzeń elektronicznych samolotu; stanowisko do badania lamp elektronowych, magnetronów, zwieraków gazowanych, diod półprzewodnikowych i tranzystorów; modernizację przyrządów pomiarowych i przysto-



Po prawej — Fragment z dyskusji: Koncepcja słusza, ale warto by pomyśleć nad dalszym usprawnieniem tego projektu! Ponieważ Wyżsi oficerowie zwiedzają Wystawę Prac Wynalazczych Wojsk ODPK.



Niżej: Gen. bryg. płk. Julian Paździor sprawdza działanie stanowiska oficera dyżurnego jednostki. Kierownik stoiska służby łączności ppłk Roman Borkowski jest zadowolony z wysokiej oceny funkcjonowania urządzeń.





Fragment Wystawy Prac Wynalazczych Wojsk OPK. Wystawa była bardzo ciekawa i wzbudziła duże zainteresowanie zwiedzających.

sowanie ich do prognozowania lamp elektronicznych.

Charakterystyczną cechą wielu prezentowanych urządzeń było grupowanie w jednej obudowie — z reguły zabezpieczonej przed opadami atmosferycznymi i często na wózkach — przyrządów, narzędzi i części zapasowych. Do takich należał „Ruchomy warsztat eskadrowy do obsługi uzbrojenia samolotu MiG-21”, wykonany przez por. inż. Kazimierza Michałowicza; „Połowa stacja-rozdzielna napięć elektrycznych stosowanych w lotnictwie”, opracowana przez mjr. Franciszka Walczaka i kpt. Tadeusza Szamreja; „Stanowisko do kontroli oraz przemywania agregatów instalacji hydraulicznej, olejowej i powietrznej samolotu”, którego twórcami byli por. Wiesław Przybyszewski i ppor. Józef Rumak.

Wiele cennych i bardzo przydatnych projektów przedstawiły pozostałe rodzaje wojsk i służb. Na przykład służba łączności przedstawiła między innymi efektownie wykonane stanowisko oficera dyżurnego jednostki oraz urządzenie informacyjne do wyświetlania przyjmowanych tekstów dalekopisowych. Służba samochodowa zaprezentowała „Samokontroler uniwersalny do egzaminowania i szkolenia kierowców”. Rakietowcy skoncentrowali swą uwagę głównie na eksponatach znacznie przyspieszających osiąganie gotowości bojowej.

Godne uwagi były urządzenia mogące znaleźć zastosowanie w gospodarce narodowej, jak chociażby zgrzewarka liniowa do folii polietylenowej, posiadająca lepsze parametry od produkowanych przez przemysł krajowy, czy też pomysłowe urządzenie sygnalizacyjne do kontroli worywkowej.

Wystawa była bardzo ciekawa i wzbudzała duże zainteresowanie. Wiele czasu na jej zwiedzenie poświęcili dowódcy: Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. dyw. pil. Roman Paszkowski i Wojsk Lotniczych — gen. bryg pil. Henryk Michałowski, oficerowie armii naszych najbliższych sąsiadów, wycieczki z jednostek lotniczych i WOPK.

Miarą rozwoju ruchu wynalazczego w wojskach OPK jest ponad trzykrotny wzrost liczby racjonalizatorów w ciągu ostatnich ośmiu lat oraz analogicznie większy napływ projektów wynalazczych, zgłaszanych do Centralnej Komisji Wynalazczości.

Wyrazem uznania dla trudu wynalazców w stalowych mundurach było nadanie podczas zlotu kolejnej grupie racjonalizatorów WOPK odznak „Racjonalizator Wojskowy”.

BOLESŁAW GACZKOWSKI
Zdjęcia: **JERZY TOBOLSKI**



Powyżej: Dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. Roman Paszkowski wręcza grupie racjonalizatorów WOPK odznak „Racjonalizator Wojskowy”. Poniżej: Kierownik wystawy ppłk inż. Bronisław Jakus objaśnia zasadę działania sygnalizacji niebezpiecznych przechyleń samolotu.



SKRZYDLATA POLSKA

GRATULUJE

GRATULUJEMY inwencji, rzetelności i energii. Komu? Wrocławianom. Oni to bowiem wytyczyli przed laty wyświatową drogę lotniczego podwórka „Wrocławski Salon Lotniczy” i salonów co roku niewzruszenie organizują.

W dniach od 17 do 19 września br. odbyła się właśnie tegoroczna wystawa, jak zwykle na lotnisku strachowickim, przyciągając wielotysięczne tłumy zwiedzających. Ekspozycja, wspólnymi siłami Aeroklubu Wrocławskiego, Zakładu Usług Agrolotniczych, Zespołu Lotnictwa Sanitarnego i wojska, sprzęt cywilny i wojskowy, m. in. samoloty typu Jak-18, „Bieł”, „Wilgo”, „Gawron”, Zlin-326, „Morawa”, szybowce „Jaskółka”, „Bocian”, „Czapla”, „Zefir”, „Mucha”, „Liś”, „Pirat”, „Orion”, śmigłowiec SM-1, Mi-2 i Mi-4, wojskowe odrzutowce MIG-21 i Lm-5, oraz spadochrony szkolne, wyczynowe i ratownicze. Jako dodatkową atrakcję organizatorzy wystawy przewidzieli pokaz skoków spadochronowych, loty nad Wrocławiem samolotem pasażerskim oraz projekcje filmów lotniczych.

Wiele się u nas mówi o sposobach propagandy lotnictwa w społeczeństwie, równie wiele — pisać. Znacznie gorzej jest jednak z praktyczną realizacją szlachejnych intencji. Do chlubnych wyjątków należy zaliczyć właśnie wrocławską inicjatywę corocznego organizowania własnego Salonu. Wrocławian, z godną uznania konsekwencją pokazali, że od dawna dobrze rozumieją znaczenie dobrej propagandy lotnictwa. Po prostu umożliwili młodzieży, na krótko powinnam nam najbardziej zależeć jako na przyszłej kadrze lotnictwa cywilnego i wojskowego, „namacalnie” zetknięcie się z tym lotnictwem. A to, jak dobrze wiemy, została frauda.

A więc — bravo! Wrocław potrafi zaimponować konkretną robotą w sferze lotniczych dziedzin.

DYPLOMY FAI
DLA POLSKICH DZIAŁACZY

W dniach 1-3 października br. obradowała w Paryżu doroczna Konferencja Generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Aeroklub PRL reprezentowała w obradach FAI delegacja w składzie: prezes gen. bryg. Władysław Jagiełło, wiceprezes płk pil. rez. Stanisław Skalski i członek Prezydium, prezes Aeroklubu Śląskiego w Katowicach, mgr Sławomir Kwiatkowski. Na konferencji w Paryżu FAI przyznała trzem działaczom polskiego lotnictwa sportowego Dyplomy im. P. Tissandiera. Otrzymał je: mgr inż. Ryszard Witkowski, członek ZG APRIL, przewodniczący Komisji Wroplawskiej APRIL; dyr. Jerzy Rybarski, wicedyrektor CZLC, członek Prezydium ZG APRIL i Jan Brylarski, kierownik Aeroklubu Krakowskiego. Jeden z Dyplomów Honorowych dla Zespołu przyznała FAI Zakładowi PZL Warszawa-Okęcie. Wyróżnionym serdecznie gratulujemy.

Co
piszą?

Życie Warszawy

W nr 235 „Życie Warszawy” z 1-2 października br. ukazał się wywiad z wicemin. Janem Rózkowskim na temat stonowania lotnictwa cywilnego. Dowiadujemy się m. in. że:

▲ samoloty H-62, dzięki lotom czarterowym, już w pierwszym okresie eksploatacji przyniosły niewielkie zyski.

▲ rozpatruje się zakup dalszych samolotów dla LOT-u — oprócz Tu-134A również H-62 i Tu-154.

▲ bada się także celowość importu w niedalekiej przyszłości samolotów Jak-40.

▲ konieczna jest rozbudowa w CPL Okęcie pawilonu dworca krajowego; będzie on mógł być w przyszłości wykorzystany jako dworzec towarowy.

▲ sytuacja na obecnym dworcu międzynarodowym może poprawić w sposób radykalny tylko budowa osobnego pawilonu dla obsługi pasażerów przylatujących.

LOTNICTWO
GOSPODARCZE

POWROCIŁA DO WARSZAWY.

organizowana przez Zakład Usług Agrolotniczych WSK Okęcie, ekipa lotnicza gospodarczego pracująca od czerwca w Egipcie. Polskie samoloty — „Gawron”, An-2 i „Wilgo” przebyły etapami licząc ponad 3 tys. km trasę Kair — Heraklion — Ateny — Saloniki — Belgrad — Kriów — Warszawę. Od czerwca do końca września ponad 30 polskich maszyn wykonywało zabiegi ochronne nad plantacjami bawełny w dolinie Nilu. W ramach tych prac spryskano 350 tys. feddonów upraw bawełny (1 feddon — 0,42 ha). Blisko 30 polskich samolotów skierowano do podobnych prac w Sudanie, gdzie od września do marca poddawana jest zabiegom ochronnym ponad 300 tys. feddonów upraw bawełny. Po raz pierwszy polskie lotnictwo gospodarcze pojawiło się również nad polami Etiopii. W br. przewidziano opryskiwanie około 40 tys. ha bawełny, a w przyszłym roku już 100 tys. ha.



„Klasy” z poznańskiego Parku Przyjaźni. Symbol odwiecznych dań człowieka do 15. lat. Zdjęcie: J. Palacz



Listy

WIELKI KONKURS
RÓWNIEM
DLA MECHANIKÓW

Panie Redaktorze!

Z wielkim zainteresowaniem przyjąłem fakt ogłoszenia Wielkiego Konkursu na pamiętniki i wspomnienia o tematyce lotniczej („SP”, nr 39 z br.). Z wielkim żalem stwierdzam jednak, że zapominanie o rezerwach, którzy służyli w ludowym lotnictwie polskim, takich mechaników rezerwy jak ja jest w Polsce wielu. I my też codziennie, odpowiedzialną służbą wniesiśmy swój wkład w umocnienie naszego ludowego lotnictwa. Mamy wiele wspomnień i przeżyć, które mogłyby wzbogacić Wasz konkurs.

Ale z tego co przeczytałem w warunkach konkursu, udziału w nim brać nie możemy — a szkoda.

Łączę wyrazy szacunku

ANDRZEJ WENSLAW
Białystok

RED.: To prawda, że ogłoszenie o konkursie nie wymienia wszystkich funkcji w lotnictwie wojskowym i cywilnym, które kwalifikują sprawujące je osoby do udziału w Wielkim Konkursie. Oczywiście jest jednak, że w konkursie udział mogą wziąć wszyscy byli i aktualni żołnierze i pracownicy lotnictwa, w tym mechanicy wojskowi. Zachęcamy więc również Autora powyższego listu do wpisania wspomnień ze swojej służby w lotnictwie.

DLACZEGO
NIE W MUZEUM

Na terenie Zakładów Szybowcowych „Delta” we

Wrocławiu niszczone pod gołym niebem złożony tam kilka tygodni temu prototyp szybowca „Gil”. Można z tego wysnuć wniosek, że nie jest on Zakładem potrzebny, a może nawet jest kłopotliwy. Wydaje się, że „Gil” jak najszybciej powinien znaleźć się w Muzeum Lotnictwa.

Patrząc na ten smutny obrazek niestety trudno zrozumieć, dlaczego tak wiele bezcennych pamiątek z historii naszego lotnictwa, nawet często niezbyt odległej, możemy oglądać tylko na zdjęciach.

Mgr inż. Stanisław Błasiak
Wrocław

POMYŁKI

Szanowny Panie Redaktorze!

Będąc stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”, którą regularnie otrzymuję w dalekiej Kanadzie, pozwalam sobie napisać parę słów na temat pomyłek, popełnionych przez Zdzisława Umińskiego w notatce „Najciekawsze modele samolotów Różańskiego”, zamieszczonej w numerze 36 „SP” z 3 września br.

Dotyczy ona podpisu pod zdjęciem modelu, wykonanego przez Stanisława Korczaka z Wrocławia. Nie jest to, jak pisał Z. Umiński, SE-5 ale Ansaldo S.V.A-5 i nie samolot francuski, lecz włoski.

W treści swego sprawozdania Z. Umiński podał, iż o. Skibinski z Lublina wykonał model samolotu Potez A2. Takiego samolotu nie było. Ze zdjęcia wynika, iż jest to model samolotu Potez XXV A2.

Prostując te nieścisłości, przesyłam Panu Redaktorowi wyrazy szacunku i poważania z kraju „kilonowego liścia”.

Jerzy Rorwański
Toruń

Dnia 1 października 1972 r. po długiej chorobie zmarł

red. MARIA TEJSEYRE

Dziennikarz-publicysta, długoletni redaktor Biuletynu Polskiego Radia we Wrocławiu, wieloletni członek Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich i Klubu Publicystów Lotniczych SDP, zasłużony działacz lotnictwa sportowego i Aeroklubu Wrocławskiego, współorganizator Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, współpracownik „Skrzydlatej Polski”, odznaczona Złotym Krzyżem Zasługi i brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obrony Kraju”.

Z głębokim żalem tracimy w Zmarłej szlachetnego człowieka, zdolnego dziennikarza, ofiarnego działacza lotnictwa oraz powszechnie szanowaną i lubianą Koleżankę.

CZĘŚĆ JEJ PAMIĘCI

Pracownicy redakcji
tygodnika „Skrzydlatej Polska”

TRANSPORT LOTNICZY

● W związku z szybszym niż przewidywano rozwojem zagranicznych przewoźników średniodystansowych oraz wycofywaniem z linii zachodnioeuropejskich samolotów turbosmigłowych H-18, została ostatecznie podjęta decyzja o ponadplanowym zakupie dla LOT-u 3 samolotów Tu-134A z dostawą w marcu roku przyszłego. W porównaniu z Tu-134 (LOT posiada 3 sztuk samolotów tego typu) wersja A różni się większą o 4 ilością miejsc pasażerskich (jest ich 76) oraz znacznie większym pomieszczeniem na bagaż.

★

● Samolot przewozi coraz większe ładunki. Pisałmy niegdyś o transporcie przez Atlantyk samochodów (Lufthansa na B-747). W końcu września również LOT zapisał na swym koncie szczególną przesyłkę towarową. Przewoził mianowicie do Nowosybirsk maszyną matematyczną „Odra” o ciężarze ok. 7 ton. Transport dokonany został na wypożyczonym samolocie An-12.

★

● W ubiegłym miesiącu wznowione zostały propagandowe loty okrężne nad miastem, na samolotach H-14 i An-24. Cieszą się one szczególnym powodzeniem w Warszawie i w Katowicach. Opłata za 15-minutowy lot wynosi w sezonie letnim 80 zł, a w zimowym — 60 zł.

★

● Z dniem 1 października stanowisko zastępcy dyrektora LOT-u do spraw eksploatacji objął inż. Robert Słaby, były wieloletni zastępca dyrektora do spraw handlowych, ostatnio reprezentant LOT-u w Paryżu.

J. Os.



LOTNICTWO SPORTOWE

● Pod protektorem Zarządu Zakładowego ZMS WSK „Delta” Mielec, Aeroklub Mielecki zorganizował w dniach 14-17 września br. VI Ogólnopolski Nowocześnie Pielęgniob Spadochronowy. Na program zawodów złożyły się: skoki spadochronowe na celność lądowania, bieg na przelaz 1 km, strzelanie z kbks oraz pływanie na 100 m. Startowało 51 zawodników z 17 aeroklubów, WKS „Wawel” i WSWP Wrocław. Indywidualnie w ogólnej punktacji zwyciężył Krystian Kalk (WKS „Wawel”) — 3 826 pkt., drugim był Czesław Kudzik (Aeroklub Jeleniogórski) — 3 814,3 pkt., a trzecim — Wiktor Świątkowski (WKS „Wawel”) — 3 427,4 pkt. W punktacji zespołowej pierwsze miejsce zajęła drużyna WKS „Wawel” Kraków — 10 381,9 pkt., drugie — Aeroklub Jeleniogórski — 9 882,3 pkt., a trzecie — WSWP Wrocław — 9 521,0 pkt.

★

● Na lotniskach aeroklubowych i jakichś podmiejskich odbyło się pod koniec września i w październiku tradycyjne, doroczne „Święto Latawca”, organizowane przez „Spotem”, aerokluby i miejscowe redakcje gazet. Zawody, w których startowało kilkadziesiąt tysięcy chłopców i dziewcząt, miały charakter eliminacji powiatowych i wojewódzkich. Najlepsi wzięli udział w ogólnopolskich zawodach latawców.

★

● Aeroklub Łódzki przeprowadził we wrześniu Okręgowe Zawody Samolotowe III ligi z udziałem 11 załóg z Radomia, Kielc i Łodzi. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężył łódzianin — pilot Lech Szybko i nawigator Karol Bęta; drugie miejsce zajęła także załoga łódzka — Marian Gajda i Jacek Bednarek, a trzecie miejsce przypadło załodze Aeroklubu Kieleckiego — Mirosławowi Gajewskiemu i Józefowi Michale. Zwycięzcy otrzymali puchar ufundowany przez redakcję „Expressu Ilustrowanego”.

★

● Pilot Aeroklubu Wrocławskiego, Stanisław Maksymowicz, zdobył tytuł wicemistrza NRD w Międzynarodowych mistrzostwach samolotowych Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Czwarde miejsce w tych zawodach zajął Jerzy Wycisław z Aeroklubu Ostrowskiego, a siódme — Władysław Gawlik z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

★

● W Inowrocławiu rozegrano VI Samolotowe Zawody Rajdowo-Nawigacyjne Pomorza z udziałem 11 załóg z Bydgoszczy, Grudziądza, Torunia, Włocławka i Inowrocławia. Dwa pierwsze miejsca zajęły załogi Aeroklubu Kujawskiego: Adam Bialecki i Janusz Orłowski oraz Ryszard Jarząbek i Leszek Posadzki.



LOTNICTWO WOJSKOWE

Z DNIEM 1 października br. redakcja tygodnika Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK „Wiraż” przeniesiona została z Warszawy do Poznania. Nowy adres redakcji „Wiraż”: Poznań 1, skrytka pocztowa 801.



SZYMON Kita urodził się 30 października 1915 r. we wsi Zapusta (pow. jedrzejowski) w rodzinie małorolnego chłopca. Do szkoły podstawowej, a następnie do państwowego gimnazjum (im. I. J. Kraszewskiego) uczęszczał w Białej Podlaskiej. Po ukończeniu 5 klasy gimnazjum (z braku środków finansowych rodziny) musiał przerwać dalszą naukę. W 1935 r. powołano go do odbycia służby wojskowej. Zgłasza chęć służenia w lotnictwie. Otrzymuje skierowanie do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. W 1936 r. przebywa na kursie szybowcowym w Ustianowej, a następnie lata w pułkowej eskadrze szkolnej. Pilotaż opanowuje bardzo szybko. W 1937 r. wykonuje loty w 56 eskadrze obserwacyjnej na samolotach R-XIII. Ma już stopień kaprala. Należy do wyróżniających się pilotów; wkrótce zostaje instruktorem w pułkowej eskadrze treningowej. Wolny od zajęć czas wykorzystuje na naukę. Maturę zda w maju 1939 r.

W sierpniu tegoż roku wraca do składu pilotów 56 eskadry obserwacyjnej i wykonuje loty na samolotach R-XIII; bierze udział w przygotowaniach do wojny. 1 września rano, wraz z eskadrą, przelatuje na polowe lotnisko w miejscowości Mrówka (9 km na północno-zachód od Rzeszowa). Eskadra natychmiast włącza się do działań bojowych, wykonując loty na rozpoznanie ruchu wojsk nieprzyjaciela. Szlak bojowy eskadry podczas kampanii wrześniowej należy do najbardziej udanych i szczęśliwych.

5 września kpr. Kita pilotuje samolot R-XIII w locie rozpoznawczym w rejonie Preszowa (Słowacja). Zalogę przywozi dokładne dane o rozlokowaniu nieprzyjacielskich oddziałów w środkowej Słowacji, a w locie powrotnym skutecznie atakuje wojskowe samochody osobowe z oficerami niemieckimi oraz ostrzeliwuje stanowiska artyleryjskie na jednej z górskich przełęczy. 6 września wykonuje ponownie udany lot rozpoznawczy w rejonie Bochnia — Wieliczka. Dokładnie rozpoznano kolumnę niemieckich czołgów. „Nasz R-XIII został tak poszatkowany przez pociski karabinów maszynowych, że wyglądał jak plaster miodu — ja z obserwatorem wyszliśmy z opresji cało” — napisze potem pilot w meldunku o tym locie.

56 eskadra opuszcza dotychczasowe lotnisko 9 września i przenosi się na lądowisko w miejscowości Studno (17 km na północno-wschód od Przemyśla). 10 września znów zmienia lotnisko, tym razem eskadra wykonuje odskok na lądowisko w rejonie na wschód od Lwowa w Białej Szlachetkiej. 13 września kpr. pil. Kita przewozi samolotem R-XIII gen. Kazimierza Sosnkowskiego (wyznaczonego na dowódcę frontu południowego) na lądowisko pod Przemyślem, a następnie wraca na lotnisko startu. Wieczorem tego dnia eskadra wycofała się na lotnisko w Lachowicach koło Stanisławowa. Stąd załogi eskadry, a wśród nich i Kita, wykonują z wielkim poświęceniem loty rozpoznawcze.

Podczas całego okresu działań bojowych w kampanii wrześniowej 56 eskadra nie poniosła żadnych strat w personelu latającym. 5 samolotów musiano wycofać na skutek uszkodzeń odniesionych w wyniku ognia nieprzyjacielskiego. W międzyczasie eskadra otrzymała uzupełnienie — 2

samoloty R-XIII i 2 samoloty typu RWD-14 „Czapla”. Dnia 17 września 1939 r., na rozkaz władz wojskowych, 4 samoloty R-XIII należące do 56 eskadry przeleciały do Rumunii, na lotnisko w Czerniowcach. Nazajutrz przeleciał tam ostatni samolot tej eskadry.

Potem — dzieli los swoich kolegów: pobyt w obozie internowanych, ucieczka, wyjazd do Syrii, a następnie do Francji. Tam, w Polskiej Bazie Lotniczej w Lyonie, zgłasza chęć wyjazdu do organizujących się polskich dywizjonów w Anglii. 28 lutego 1940 r. jest już w południowej Anglii, w polskim obozie lotniczym, w miejscowości Eastchurch.

Po klęsce Francji, w czerwcu 1940 roku, Anglicy potrzebują jak najwięcej pilotów myśliwskich. Ogłaszają

wieźniach dywizjonu nad Londynem i południową Anglią. 12 października odnosi nad południową Anglią swój wielki sukces — zestrzeliwuje w zaciętej walce hitlerowski samolot myśliwski Me-109.

Historycy drugiej wojny światowej przyjęli datę 31 października 1940 roku jako ostatni dzień powietrznej „Bitwy o Anglię”. Lecz walka trwała dalej, o ile tylko kapryśna, jesienna pogoda zezwalała na kontynuowanie lotów.

1 grudnia 1940 r. sierżant Kita wykonuje swój kolejny, już 52 lot bojowy Oto co mówi:

„Niedziela, na niebie ani jednej chmurki, tylko słońce oślepiająco świeci. Godzina 11.00 — start dywizjonem na patrolowanie rejonu Birgh-ton. Wysokość 25 000 stóp. Jestem

W tym samym momencie samolotem moim coś targnęło, na prawym płacie i masce silnika zobaczyłem dziury. Z prawej strony ujrzałem innego Me-109. W pierwszej chwili pomyślałem — będzie zaraz drugi! Wykonuję ciasną pętlę, zrobiło mi się ciemno w oczach na moment... Z silnika buchnęły kłęby dymu, a gdy przeniosłem wzrok do kabiny, widzę, że z prawej mojej ręki, powyżej lokcia, tryskają smutki czerwonej krwi. Nie czulem wtedy żadnego bólu, tylko przed oczyma zaczęły mi wirować ciemne plamy... Wylączyłem iskrowniki i dopływ benzyny. Zawiadomilem operations, że będę skakał ze spadochronem. Ciągnę za rączkę zrzutu osłony kabiny — ale ta ani drgnie. Ponawiam próby, skutku jednak nie osiągnąłem żadnego. To już

KOMBATANT—PILOT



Sierż. pil. Szymon Kita (zdjęcie z 1940 r.).

ochotniczy zaciąg wśród polskich lotników do tego rodzaju lotnictwa, zastrzeżonego dotąd tylko dla brytyjczyków. Kita zgłasza się jako jeden z pierwszych. 8 sierpnia jest już na przeszkoleniu myśliwskim w 5 OTU (Operational Training Unit — jednostka bojowego szkolenia) w miejscowości Astown Down. Tam lata na samolotach myśliwskich typu „Hurricane-I”. Przeszkolenie trwa tylko trzy tygodnie i Kita otrzymuje przydział do 85 dywizjonu RAF, który podczas toczącej się „Bitwy o Anglię” poniósł duże straty.

1 października 1940 r. zostaje przeniesiony do 253 dywizjonu RAF na podlondyńskie lotnisko w Kenley i od razu włącza się do walk po-

ostatni w ugrupowaniu — osłaniany cały szereg. Stanowisko dowodzenia milczy. Nad Brighton zatacamy łuk w lewo — pozostałem za eskadrą około 300 jardów. Jesteśmy prawie nad brzegiem morza. Rozglądam się, lecz słońce utrudnia obserwację. Nagle zobaczyłem przed sobą smugi świetlne pocisków karabinowych. Wykonuję unik i nagły zwrot w lewą stronę. Widzę przed sobą w odległości może 200 jardów niemieckiego Me-109, wystarczy się tylko trochę przycelować, serce przyspiesza rytm, a umysł przebiega myśl — mam cię, sukinyńo! Z takiej odległości nie mogłem chybić, za pierwszą serią posypały się jakieś blachy i buchnął z niego kłęb dymu...

koniec — dociera do mojej świadomości. Szara zasłona przesłania mi wzrok i tracę świadomość...

Dalszego ciągu dowiedziałem się w szpitalu w miasteczku Lewes. Najpierw spadł hitlerowski samolot, za nim poleciałem ja na swoim „Hurricane” z warkoczem dymu. Nad ziemią wyrównałem i rąbnąłem w młode drzewka znajdującego się tam sadu, około 1 kilometra od miasta. Wyciągnięto mnie z kabiny i szybko odniesiono na bok, bo silnik wciąż się palił. Za chwilę wybuchnął zbiornik benzynowy, zaczęła rwać się amunicja. Byłem ciężko ranny w prawe ramię, odłamki pocisku działka poszarpały ją. Leczenie trwało śledem miesięcy, przeszedłem trzy operacje, trzeba było wydostawać tkwiące w ręce odłamki...

Po wyleczeniu komisja lotniczo-lekarska zawiesiła go w lataniu na samolotach myśliwskich, zezwalając na wykonywanie lotów poniżej wysokości 15 000 stóp. 14 lipca 1941 r. otrzymał przydział do 287 dywizjonu współpracy z obroną Londynu. Wykonuje loty na samolotach jedno- i dwusilnikowych. W kwietniu 1942 r. przeniesiono go do Kairu, do lotniczej jednostki rozprowadzania samolotów, na trasie Gold Coast — Egipt. W kwietniu 1944 r. powraca do Anglii z przydziałem w charakterze instruktora do 25 Polish Elementary Flying Training School (Polskiej Szkoły Początkowego pilotażu).

Nie pozbywa się jednak marzenia o bojowym lataniu. Na początku 1945 r. jeszcze raz staje przed komisją lekarską: tym razem odnosi sukces, komisja znosi wobec niego wszelkie ograniczenia w wykonywaniu lotów. Wkrótce też przenosi się na lotnisko w South Cerney, gdzie przystępuje do przeszkolenia bojowego na samolotach typu „Mosquito”. Tam zastaje go koniec wojny.

W 1947 r. wraca do kraju. Osiedla się w Zielonej Górze. W okresie lat 1948—1949 pracuje jako księgowy techniczny w pobliskim PGR. W 1950 r. przechodzi do pracy w PRK-5. Przedsiębiorstwo to przechodzi różne etapy ewolucji. Obecna nazwa: Zielonogórskie Zakłady Eksploatacji Kruszywa. Kita pracuje w dziale zbytu jako ekonomista.

Szymon Kita wykonywał loty na 12 typach samolotów, zestrzelił 2 samoloty hitlerowskie typu Me-109; łącznie wylatał 1724 godziny.

Jest jednym ze 142 polskich pilotów myśliwskich — uczestników powietrznej „Bitwy o Anglię” w 1940 r. i jednym z 12, którzy po II wojnie światowej powrócili i mieszkają w kraju.

SAMOLOTY SWIATA

NA początku lat pięćdziesiątych w lotnictwie wojskowym państw zachodnich lansowano też o niewrażliwości współczesnych samolotów bombowych (nie-wrażliwości, oczywiście na atak samolotów myśliwskich domniemanego przeciwnika). Z tego względu w W. Brytanii, na przykład, w latach 1951-52 oblatano trzy prototypy samolotów bombowych tzw. serii V („Valiant”, „Vulcan”, „Victor”) o prędkości maksymalnej ok. 1 000 km/h i pułapie 13 000—18 500 m przeznaczonych do bombardowań strategicznych przy użyciu bomb atomowych i termojądrowych. Pojawienie się systemów rakietowych klasy ziemia — powietrze z aktywnymi radiolokacyjnymi systemami nawigacji znacznie obniżyło prawdopodobieństwo wyjścia tych samolotów nad cel (przypomnijmy w tym miejscu, że teza lansowana w następnych

bera”. Wymagania taktyczno-techniczne samolotu sformułowane zostały w 1955 r. Analiza ekonomiczna przeprowadzona w 1957 r. wykazała, że koszt opracowania i wykonania 3 prototypów wyniesie ok. 40 mln funtów szterlingów.

W dniu 1 stycznia 1959 r. dowództwo lotnictwa strategicznego podpisało kontrakt (samolot otrzymał oznaczenie TSR.2) z wytwórniami VICKERS-ARMSTRONG AIRCRAFT oraz ENGLISH ELECTRIC AVIATION (obie te wytwórnie w 1960 r. zostały członkami BAC), w którym koszt opracowania (projekt oraz 11 samolotów przedseryjnych) określono na sumę 90 mln f.szt., a koszt jednego samolotu seryjnego (przy założeniu produkcji 150 samolotów) — na 1,5 mln f.szt. Ogólny koszt programu oceniono na 330 mln f.szt. Przekazanie pierwszych samolotów seryjnych na uzbrojenie jednostek lotnictwa strategicznego określono na koniec 1963 r.

Rozpoczęto intensywną pracę w wyniku czego w 1963 r. zbudowano pierwszy samolot, który oblatany został jednak dopiero w dniu 27 września 1964 r., przez pilota doświadczalnego BAC — Rolanda Beomonta. Pierwszy kontrahent odpowiedzialny był za całość układu sterowania i wyposażenie oraz wykonywał przednią i środkową część kadłuba i umieszczone tam wyposażenie. Natomiast drugi odpowiedzialny był za aerodynamikę i wykonywał skrzydła, tylną część kadłuba i usterzenie. W październiku 1963 r. okazało się, że koszt programu wzrósł dwukrotnie, a w październiku 1964 r. oszacowano go na sumę aż 750 mln f.szt. Przesunięto przy

KRÓTKA KARA

kilku latach o wyparciu samolotu pilotowanego przez raketę była równie niedorzeczna i szybko została zastąpiona „harmonijnym współistnieniem”. W tych warunkach niezbędne stało się przejście do lotów na małych wysokościach — poniżej wykrywalności środków radiolokacyjnych i skuteczności aktywnych środków obrony przeciwlotniczej. Ponieważ specjalnych samolotów nie było, na małych wysokościach zaczęły latać zwykłe samoloty bombowe. Stało się wówczas jednak jasne, że loty na małych wysokościach (z dużą, przódźwiękową lub naddźwiękową prędkością) posiadają swoją specyfikę, różniącą się znacznie od lotu na dużej wysokości.

Specyfika lotu naddźwiękowego na małej wysokości polega na tym (pomijając inne problemy, jak np. względy psychologiczne i fizjologiczne), że:

— przy tym samym ciągu zespołu napędowego lot na zadany zasięg z określoną prędkością przelotową wymaga ok. trzykrotnie więcej paliwa, aniżeli lot w stratosferze;

— samolot znajduje się w potu działania znacznych przeciążeń wywołanych burzliwością atmosfery (tzw. podmuchami wstępującymi; w badaniach samolotu „Canberra” B.8 stwierdzono, że przeciążenie o wielkości 0,5 zmieniało się od 5 na minutę przy prędkości odpowiadającej $M = 0,43$ do 27 na minutę przy $M = 0,7$, przy czym podmuchy w liczbie 5 na min. były do przyjęcia, w granicach 5—12 były nieprzyjemne, ale do zniesienia po treningu, a ponad 12 na min. trudne do przyjęcia; w innych badaniach stwierdzono, że częstotliwość występowania podmuchów wzrasta 18-krotnie przy $M = 1,2$, w porównaniu z $M = 0,7$), wobec czego skomplikowany stał się pilotaż i obniża rezerw samolotu, a w niektórych przypadkach prowadziło do szybkiego naruszenia wytrzymałości płatowca.

W tych warunkach rozpoczęto studia nad samolotami specjalnie przystosowanymi do lotów i wykonywania zadań na małych wysokościach (rzędu 300 m) z prędkościami naddźwiękowymi. Pierwszym z nich miał być samolot opracowany przez BRITISH AIRCRAFT CORPORATION (BAC) o oznaczeniu TSR.2.

HISTORIA

W połowie lat pięćdziesiątych Royal Air Force oraz przemysł angielski uzgodniły wspólnie linię rozwoju przyszłego następcy wysokośćowego taktycznego samolotu bombowo-rozpoznawczego „Can-

berra”. Wymagania taktyczno-techniczne samolotu sformułowane zostały w 1955 r. Analiza ekonomiczna przeprowadzona w 1957 r. wykazała, że koszt opracowania i wykonania 3 prototypów wyniesie ok. 40 mln funtów szterlingów.

W dniu 1 stycznia 1959 r. dowództwo lotnictwa strategicznego podpisało kontrakt (samolot otrzymał oznaczenie TSR.2) z wytwórniami VICKERS-ARMSTRONG AIRCRAFT oraz ENGLISH ELECTRIC AVIATION (obie te wytwórnie w 1960 r. zostały członkami BAC), w którym koszt opracowania (projekt oraz 11 samolotów przedseryjnych) określono na sumę 90 mln f.szt., a koszt jednego samolotu seryjnego (przy założeniu produkcji 150 samolotów) — na 1,5 mln f.szt. Ogólny koszt programu oceniono na 330 mln f.szt. Przekazanie pierwszych samolotów seryjnych na uzbrojenie jednostek lotnictwa strategicznego określono na koniec 1963 r.

Rozpoczęto intensywną pracę w wyniku czego w 1963 r. zbudowano pierwszy samolot, który oblatany został jednak dopiero w dniu 27 września 1964 r., przez pilota doświadczalnego BAC — Rolanda Beomonta. Pierwszy kontrahent odpowiedzialny był za całość układu sterowania i wyposażenie oraz wykonywał przednią i środkową część kadłuba i umieszczone tam wyposażenie. Natomiast drugi odpowiedzialny był za aerodynamikę i wykonywał skrzydła, tylną część kadłuba i usterzenie. W październiku 1963 r. okazało się, że koszt programu wzrósł dwukrotnie, a w październiku 1964 r. oszacowano go na sumę aż 750 mln f.szt. Przesunięto przy

ZALOZENIA

We wspomnianych wyżej wymaganiach taktyczno-technicznych nie określono dokładnie osiągnięć, jakimi powinien charakteryzować się TSR.2 pozostawiając konstruktorowi w tym zakresie pewien margines swobody. Stwierdzono jedynie, że TSR.2 musi posiadać:

— odpowiedni promień działania, tj. zdolność do penetracji setek kilometrów w głąb terytorium przeciwnika;

— odpowiedni zasięg na dużej wysokości, by w razie potrzeby można go było przerzucić w odpowiednie rejony z wykorzystaniem baz zamorskich włącznie;

— możliwość penetracji rejonów broniących przez dowolne znane środki obrony przeciwlotniczej, tzn. powinien latać z dużą prędkością (przydźwiękową) na małej wysokości, poniżej zasięgu wykrywalności przez radiolokatory przeciwnika oraz z prędkością naddźwiękową na dużej wysokości;

— dużą elastyczność eksploatacyjną, tzn. powinien być zdolny do działania przy pomocy szerokiego wachlarza różnych rodzajów broni zarówno nuklearnych, jak i konwencjonalnych z dużą celnością oraz do wykonywania rozpoznania fotograficznego i radiolokacyjnego w każdych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy, a także powinien działać z lotnisk połowych (ustawiać do rozproszenia i zwiększyć ochronę przed atakiem przeciwnika) i przez to nie może być związany z dużymi lotniskami i skomplikowanymi, eksploatacyjnymi urządzeniami na ziemi.

Zorientowany w zagadnieniach techniki lotniczej Czytelnik zdaje sobie spra-

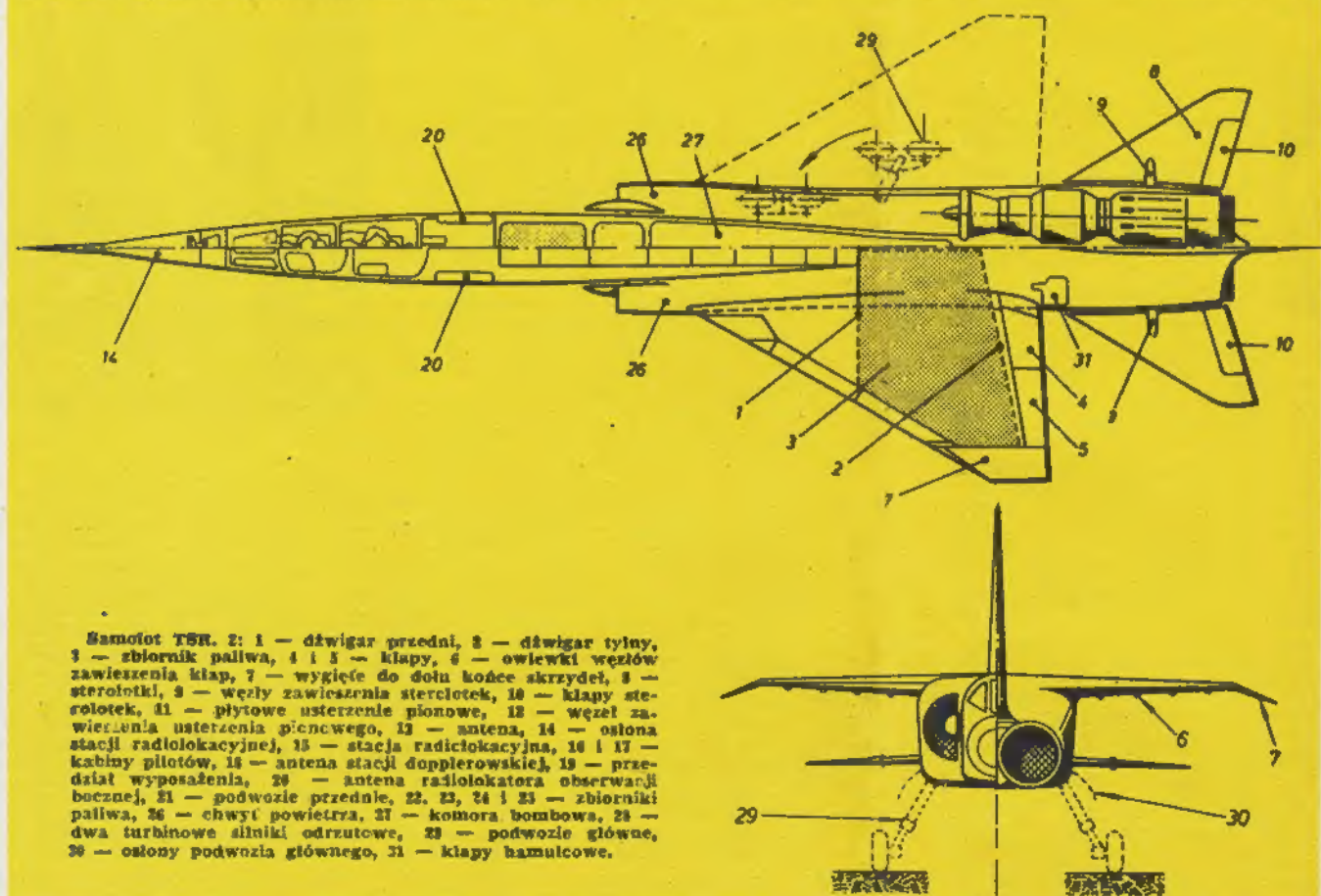
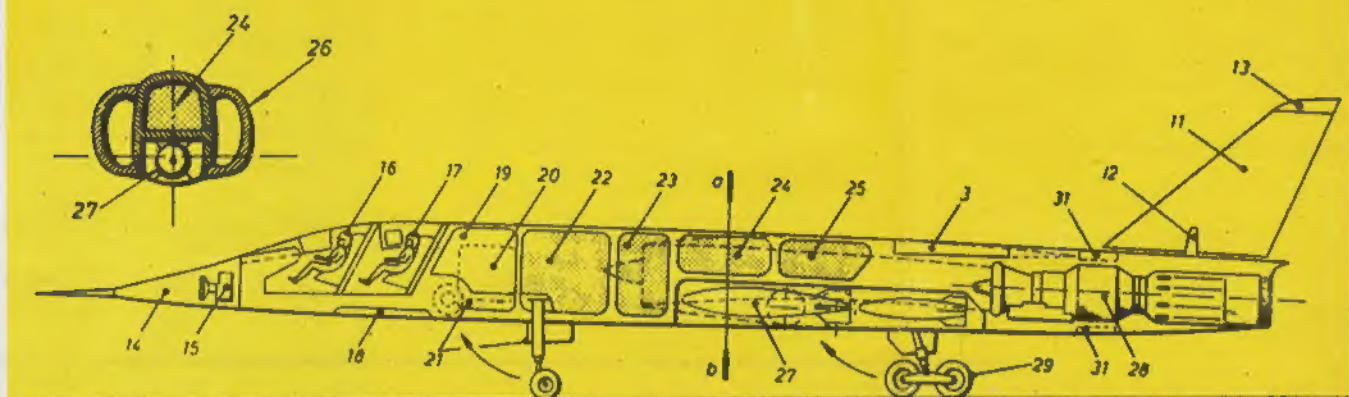
wę, jak trudne i różnorodne problemy musiał rozwiązać konstruktor by sprostać tak ogólnikowym wymaganiom. Jeżeli do powyższych wymagań dodamy jeszcze konieczność zapewnienia korzystnych właściwości pilotażowych na małych wysokościach (aby zmniejszyć zmęczenie załogi i umożliwić zachowanie operacyjnej efektywności) to widać, że duża prędkość i osiągi na małych wysokościach stanowiły klucz koncepcji konstrukcyjnej samolotu TSR.2.

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA

Analiza wad i zalet skrzydeł o różnych kształtach z profilami o różnych grubościach względnych oraz wad i zalet samolotów o układzie klasycznym i bez usterzenia poziomego wykazała, że z punktu widzenia aerodynamiki, konstrukcji i eksploatacji (niezbędna ilość wolnej przestrzeni na zbiorniki paliwa) optymalne rozwiązanie dla naddźwiękowego lotu na małej wysokości przedstawia samolot o układzie klasycznym ze skrzydłami trójkątnymi o małym wydłużeniu. Przyjęto więc układ klasyczny, skrzydła trójkątne o dużym (700 kg/m^2) obciążeniu powierzchni (mała wrażliwość na podmuchy) i dużym kącie skosu krawędzi



RIERA TSR. 2



Samolot TSR. 2: 1 — dźwigar przedni, 2 — dźwigar tylny, 3 — zbiornik paliwa, 4 i 5 — klapy, 6 — owiewki węzłów zawieszania klapy, 7 — wygięcie do dołu końców skrzydeł, 8 — sterolotki, 9 — węzły zawieszania sterolotek, 10 — klapy sterolotek, 11 — płytowe usterzenie pionowe, 12 — węzeł zawieszania usterzenia pionowego, 13 — antena, 14 — osłona stacji radiolokacyjnej, 15 — stacja radiolokacyjna, 16 i 17 — kabiny pilotów, 18 — antena stacji dopplerowskiej, 19 — przedział wyposażenia, 20 — antena radiolokatora obserwacji bocznej, 21 — podwozie przednie, 22, 23, 24 i 25 — zbiorniki paliwa, 26 — chwyt powietrza, 27 — komora bombowa, 28 — dwa turbينية silniki odrzutowe, 29 — podwozie główne, 30 — osłony podwozia głównego, 31 — klapy hamulcowe.

dzi natarcia (60°) oraz małej grubości względnej profilu (ok. 40%), co zapewniło dobre własności w locie naddźwiękowym. Ponieważ znaczną część zadań samolot powinien wykonywać w locie z prędkością przydźwiękową, został on zaprojektowany zgodnie z „regulą pół” (najbardziej efektywną w tym zakresie prędkości).

Ze względu na duże obciążenie powierzchni konieczne stało się zastosowanie skutecznej mechanizacji w celu uzyskania wymaganych, dobrych charakterystyk startu i lądowania. Zastosowano więc klapy zwykłe z nadmuchem na całej rozpiętości płaskiego (bez wzniosu) płata. Każda klapa podzielona została na dwa niezależne segmenty wychylane przy pomocy dwóch (każdy segment) siłowników hydraulicznych. Własności w locie z małą prędkością poprawił nieco kadłub o płaskim spodzie, tzn. o kształcie zbliżonym do kadłuba nośnego.

Skrzydła pozbawione były lotek; usterzenie wysokości typu płytowego o kształcie trójkątnym (kąt skosu 60°) służyło zarówno do sterowania podłużnego (obie płyty wychylały się w jedną stronę, jak klasyczne stery wysokości), jak i poprzecznego (płyty wychylały się różnicowo jak lotki). W celu zwiększenia skuteczności wyposażono je w klapy z nadmuchem, co gwarantowało pracę na dużych kątach natarcia bez pojawienia się zjawiska oderwania strumienia. Umieszczenie usterzenia poziomego poniżej płata poprawiło warunki jego pracy, ponieważ znalazło się ono z dala od strumienia zaskrzydłowego. Usterzenie pionowe również typu płytowego ze skosem krawędzi natarcia 32° i krawędzi spływu $16,5^\circ$. Sterowanie tym usterzeniem typu zdwojonego: ręczne przez pilota oraz automatyczne przy pomocy specjalnego układu stabilizacji położenia samolotu. W celu zwiększenia stateczności bocznej zastosowano wygięcie końców skrzydeł do dołu o kąt 23° (zwiększało to również skuteczność klapy).

Kadłub o dużym wydłużeniu posiadał w przybliżeniu przekrój prostokątny (patrząc wzdłuż osi podłużnej samolotu), kabinę z miejscami usytuowanymi w tandem (pilot — nawigator) oraz wiatrochron z nadmuchem powietrza w celu uniknięcia zanieczyszczenia owadami w

locie na małej wysokości. Fotele katapultowane przystosowane do opuszczania samolotu przy $V = 0$ i $H = 0$.

Podwozie trójpodporowe: goleń przednia wyposażona w dwa sterowane koła osadzone na wspólnej osi z pneumatykami niskiego ciśnienia, natomiast gołenie podwozia głównego z kołami podwójnymi w układzie tandem. Hamulce tarczowe wyposażone w automaty przeciwpółślizgowe, chłodzone wentylatorami napędzanymi silnikami elektrycznymi. Mocowanie goleń podwozia głównego umożliwiało odłączanie tylnej części kadłuba.

Dla skrócenia długości dobiegu samolot wyposażony został w hamulce aerodynamiczne: spadochron znajdujący się w zasobniku umieszczonym pod usterzeniem pionowym, między silnikami, oraz czteroczęściowe klapy znajdujące się na obwodzie kadłuba, przed usterzeniem. Małą długość rozbiegu uzyskano dzięki zastosowaniu kinematyki goleń podwozia przedniego pozwalającej na jej wydłużanie, tzn. zwiększanie kąta natarcia płata bez wychylania steru wysokości.

Cały samolot został zbudowany według koncepcji konstrukcyjnej zwanej „fail-safe” tzn. o wytrzymałości kontrolowanej. Z tego względu większość urządzeń i instalacja została zdwojona.

W konstrukcji płatowca szeroko zastosowano stopy tytanu (poza stopami aluminium), a w podwoziu — stopy tytanu i stali o wysokiej wytrzymałości. Skrzydła posiadały konstrukcję wielodźwigarową z frezowanym (integralnym) pokryciem. Elementy o konstrukcji integralnej zastosowano również w kadłubie i usterzeniu. Wszystkie wolne przestrzenie wykorzystano na integralne zbiorniki paliwa.

ZESPÓŁ NAPĘDOWY I WYPOSAŻENIE

TSR. 2 wyposażono w dwa, dwuwirnikowe turbينية silniki odrzutowe BRISTOL SIDDELEY „Olympus” 22R o ciągu 14970 kG z dopalaniem. Wybór silnika był jednym z najbardziej kontrowersyjnych problemów z uwagi na fakt, że w przypadku takiego samolotu jak TSR. 2 niezbędne było zastosowanie silnika o jak najmniejszym zużyciu paliwa. Ponieważ jednak w czasie projekto-

wania samolotu nie było odpowiedniego silnika dwuprzepływowego (nie był również opanowany problem dopalania w strumieniu zewnętrznym — „zimnym”) zdecydowano się na silnik jednoprzepływowy.

Jak i w innych samolotach o prędkości $M = \text{ok. } 2$, również w TSR. 2 zastosowano regulowane wloty (ze sterowanym ciałem centralnym i eliptycznym przekrojem chwytu) dla organizacji wymaganego układu fal i uzyskania minimalnych strat ciśnienia powietrza podawanego do silnika. Regulacja automatyczna i ręczna.

Na wyposażenie elektroniczne samolotu TSR. 2 złożyły się m. in. licznik, radiolokator dopplerowski, platforma bezwładnościowa systemu nawigacyjnego, centrala parametrów lotu, radiolokator czołowy i boczny, urządzenia optyczne, pilot automatyczny, system odwzorowania przy użyciu ruchomej mapy itp.

Najważniejszym elementem tego wyposażenia był niewątpliwie licznik. Składał się on z dwóch maszyn cyfrowych, z których jedna opracowywała informacje dostarczane przez pozostałe elementy wyposażenia i przekształcała je w sygnały wysyłane do pilota automatycznego, do systemu odwzorowania danych nawigacyjnych na ruchomej mapie, do systemu odwzorowania danych z przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych na wysokości oczu pilota (na szybie wiatrochronu) itp., a druga pełniła wszystkie funkcje związane z kierowaniem ogniem zgodnie z założonym programem (przy czym załoga posiadała możliwość sterowania ręcznego, lub zmiany programu).

Z powyższego widać, że konstruktor samolotu TSR. 2 postawił przed sobą niezwykle trudne zadanie. Samolot został wyposażony w nowoczesny system nawigacyjny i udoskonalone urządzenia elektroniczne. Jednakże przyjęcie zasady, że do nowego płatowca zostanie zastosowany specjalnie dla niego skonstruowany zespół napędowy, uzbrojenie i wyposażenie elektroniczne, zaważyło na lawinowym wzroście kosztów opracowania i... końcu kariery samolotu.

Dr inż. EDMUND CICHOSZ

DANE TECHNICZNE

(dane techniczne projektowe, częściowo potwierdzone w próbach)

WYMIARY:

Rozpiętość	— 11,88 m
Długość	— 27,13 m
Wysokość	— 7,32 m
Powierzchnia nośna	— 57,0 m ²

CIEŻARY:

CieŜar własny	— 18800 kg
CieŜar paliwa	— 13500 kg
CieŜar uzbrojenia (ładunku)	— 7700 kg
CieŜar startowy	— 40000 kg

OŚIĄGI:

Prędkość maksymalna	—
— na poziomie morza	— ok. 1200 km/h
— na wysokości 18000 m	— ponad 2125 km/h
Prędkość lądowania	— 240 km/h
Wzrost praktyczny	— 20000 m
Zasięg	—
— na poziomie morza	— 3500 km
— na wysokości 18000 m	— 6000 km
Długość trwania lotu	— 3 h
Długość rozbiegu	— 630 m
Długość dobiegu	— 500 m

NA ZIEMI

W POWIETRZU

W KOSMOSIE



NA ZIEMI

W POWIETRZU

W KOSMOSIE

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

W miejscowości Vrchlabi odbyły się w sierpniu br. X Szybówcowe Mistrzostwa Czechosłowacji. Prowadzono dwie klasyfikacje — krajową i międzynarodową. W konkurencji krajowej o tytuł mistrza CSRS walczyło 34 pilotów — wszyscy na szybowcach VT-118 „Orlik”. W rywalizacji międzynarodowej obok zawodników na „Orlikach” wystąpili również reprezentanci Czechosłowacji z mistrzostw świata na „Kestrelach” oraz piloci z Polski, Węgier i NRD na „Fokach-3” i jednej „Cobrze”. W naszych barwach wystąpił Marek Moszczyński z Wrocławia.

W I konkurencji — przedkościovym przelocie po trasie trójkąta 204 km zwyciężył Jan Satny — 74,07 km/h i Frantisek Matousek — 73,19 km/h, obaj na „Kestrelach”.

II konkurencja — przedkościovym przelocie po trasie trójkąta 232 km zakończył się sukcesem Frantiska Matouseka — 88,45 km/h i Jana Satnego — 83,24 km/h.

III konkurencja — przedkościovym przelocie po trasie trójkąta długości 238 km przyniósł również zwycięstwo pilotom na „Kestrelach”. Frantisek Matousek pokonał trasę z prędkością 84,54 km/h, a Jan Satny — 81,09 km/h.

Nikt nie zameldował się na mecie IV konkurencji — trójkąta 232 km i organizatorzy zaliczyli przelot po wyznaczonej trasie. Największy dystans pokonał Frantisek Matousek — 186 km i Jaroslav Vach — 171 km.

Podobnie nikomu nie udało się pokonać zaplanowanego na V konkurencję trójkąta 511 km. Najdalej zaliczili Frantisek Matousek i Jan Satny — po 216 km.

Mistrzem CSRS został Josef Rydl (Aeroklub Mlada Boleslav). W punktacji międzynarodowej wysoko zwyciężyli Frantisek Matousek — 4212 pkt i Jan Satny — 4070 pkt. Trzeci w kolejności pilot Jaroslav Vach zdobył zaledwie 2895 pkt. Nasz reprezentant Marek Moszczyński został sklasyfikowany na 37 pozycji z 916 punktami.

X Szybówcowe Mistrzostwa Czechosłowacji wykazały dalszy postęp u czołowych pilotów tego kraju, którzy na doskonałych szybowcach osiągnęli prędkości przelotowe 10, a nawet 20 km/h większe od rywalów. Można się spodziewać, że na kolejnych mistrzostwach świata reprezentanci CSRS włączą się do walki o medale. (p)

Na zdjęciach obok i niżej („Kestrel”) — migawki z mistrzostw szybowcowych CSRS.

Zdjęcia: „Letectvi + Kosmonautika”



TRANSPORT LOTNICZY

• Tegoroczne, 28 ogólnie zgromadzenie Międzynarodowego Zrzeszenia Przewozu Lotniczego IATA odbywało się w Londynie, w dniach 25-27 września. Na czło obrad wysunęły się sprawy „rynku o obniżonych taryfach” i związanej z tym „eksplozji” lotów czarterowych, stwarzających coraz trudniejszą sytuację dla towarzystw przewozów regularnych członków IATA. Nie negując celowości istnienia takich przewozów czarterowych, uczestnicy zgromadzenia zwracali uwagę na jednolitość rynku przewozowego i wynikającą z tej jednolitości konieczność skoordynowania rozwoju obu rodzajów lotów w poszczególnych krajach i w stosunkach międzynarodowych. Podkreślano, że odrębne traktowanie czarterów i nadawanie im specjalnej rangi — czego zwolennikami są przede wszystkim Stany Zjednoczone — prowadzi do zachwiania dotychczasowej równowagi między partnerami wspólnie eksploatującymi linie międzynarodowe. Drugim zasadniczym tematem, znanym już z poprzednich zgromadzeń — jest szukanie drogi powstrzymania nadmiernego zafetowania, będącego główną przyczyną spadku rentowności wielu linii. Przeciwny wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich w ruchu międzynarodowym uległ w roku ubiegłym dalszemu zmniejszeniu, o 4 punkty, osiągając najniższy z dotychczasowych poziomów — 63,4 proc. Omawiano również sprawę taryf wypowiadającą się za ich uproszczeniem i stabilizacją, przy równoczesnym stosowaniu większej elastyczności, zależnie od właściwości danego rynku.

Członkowie zgromadzenia wzięli udział w sympozjum pod hasłem „Transport lotniczy katalizatorem światowej turystyki” (gl. ref. T. R. G. Fletcher z Kanady) oraz uczestniczyli w pokazie samolotów europejskich — aerobusu A-300B i naddźwiękowego „Concorde 802” — zorganizowanym w Tuluzie.

Z ramienia LOT-u w zgromadzeniu uczestniczyli dyr. W. Wilanowski i nac. Wydziału Ekonomicznego dr M. Zyllicz. Następne zgromadzenie IATA ma się odbyć w Nowej Zelandii.

J. Os.

NOWE REKORDY MIĘDZYNARODOWE

MIĘDZYNARODOWA Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła szereg rekordów międzynarodowych, ustanowionych w czasie między 1 lipca i 15 września 1972 r.

Autorem całej serii rekordów jest pilot Donald R. Wilson (USA), który w dniu 27.III.72 r. na samolocie turbośmigłowym LTV L450 F z 1 silnikiem o mocy 475 KM osiągnął:

w klasie C-1, SAMOLOTY, grupa II (turbośmigłowe)

wysokość — 15 549 m,
wysokość w locie prostym — 15 456 m,
w podklasie C-1-c (1 000-1 700 kg)
wysokość — 15 549 m,
wysokość w locie prostym — 15 456 m,
czas wznoszenia na wysokość 3 000 m — 3 min. 20,8 s; 6 000 m — 7 min. 16,4 s; 9 000 m — 12 min. 18,7 s; 12 000 m — 20 min. 13,0 s; 15 000 m — 46 min. 29,2 s;

w podklasie C-1-d (1 700-3 000 kg)
wysokość — 15 783 m,
wysokość w locie prostym — 15 779 m,
czas wznoszenia na wysokość 3 000 m — 4 min. 18,8 s; 6 000 m — 8 min. 50,8 s; 9 000 m — 15 min. 27,6 s; 12 000 m — 27 min. 30,8 s; 15 000 m — 46 min. 29,2 s;

Autorem innej serii rekordów jest pilot Richard B. Hunt (USA), który w dniu 27.V.72 r. na samolocie odrzutowym T-610-4 „Super Pinto” z 1 silnikiem o ciągu 1 192 kg osiągnął:

w podklasie C-1-d, grupa III (turboodrzutowe) czas wznoszenia na wysokość 3 000 m — 1 min. 30,2 s; 6 000 m — 3 min. 40 s; 9 000 m — 6 min. 08,8 s; 12 000 m — 6 min. 10,5 s.

w klasie D, SZYBOWCE, podklasa D-2 (wielomiejscowe) zatwierdzono rekord pilota Edwardsa G. Minghelli (USA), który w dniu 15.VII.72 r. na szybowcu Prue II-A wykonał przelot docelowo-powrotny długości 684,458 km. na trasie Crystalline — Chalfant — Crystalline.

w klasie E-1, ŚMIGŁOWCE, zatwierdzono został rekord Johna C. Hendersona (USA), który w dniu 12.IV.72 r. na śmigłowcu Sikorsky CH-34B z 2 silnikami o mocy 4 800 KM osiągnął czas wznoszenia na wysokość 3 000 m — 1 min. 22,2 s; zaś na 6 000 m — 2 min. 58,9 s.

Inny zatwierdzony rekord, to wysokość 3 307 m osiągnięta z ładunkiem 15 000 kg przez pilota Davida L. Solneva (USA) na tym samym śmigłowcu Sikorsky CH-34B, w dniu 12.IV.72 r.

W klasie F, MODELE, podklasa F-3-A (zdalnie kierowane z silnikiem tłokowym) zatwierdzeniu uległ rekord długotrwałości lotu — 12 godz. 11 min. 33 s. — ustanowiony w dniu 23.VI.72 r. przez Winfrieda Kaisera (NRG).

NA ostatniej, tradycyjnej wystawie sprzętu lotniczego w Farnborough niezwykle bogato zaprezentował się francuski przemysł techniki kosmicznej. Zjednoczenie Thomson CSF przedstawiło ni mniej ni więcej tylko 12 projektów sztucznych satelitów, ściślej — wyposażenie elektroniczne, w którym wytwórnia Thomson produkuje. Satelita DSB zostanie wyposażony w odbiornik i aparaturę telemetryczną wspomnianej wytwórni, „Tiro-N” otrzyma aparaturę umożliwiającą wykrywanie zasobów Ziemi — to tylko dwa przykłady, które między innymi wskazują na kooperację przemysłu francuskiego z różnymi państwami. Jeśli już mówimy o Francji, trzeba wspomnieć o prowadzonych badaniach laboratoryjnych i pracach konstrukcyjnych nad nowym satelitą naukowo-badawczym D-2B. W zakładach Matra w Vélizy przeprowadzono już wstępny montaż obłoku. Satelita ma wysokość 80 cm, średnicę 70 cm i rozpiętość czterech płaszczyzn z ogniwami słonecznymi — 2,40 m. Masa całkowita 106 kg. D-2B wyrzucony zostanie z ośrodka kosmicznego w Guianie w roku 1974. Przewidywana orbita wyniesie w apogeum 700, a w perigeum 500 km. Satelita przede wszystkim będzie przeznaczony do badania promieniowania pływającego od gwiazd, w tym również od najbliższej nam gwiazdy — Słońca.

Na Ziemi mamy natomiast „gwiazdne miasteczko”, sławne centrum podmoskiewskie, gdzie szkołą się kosmonauci radziecy. O miasteczku tym pisze Gieorgij Bieregowoj w jednym z ostatnich numerów miesięcznika „Sowietskij Sojuz”. Miasteczko jest zlożone z budynków zarówno mieszkalnych, jak i przeznaczonych dla szkolenia i treningu kosmonautów. Są tutaj pracownie, sale wykładowe, baseny pływackie i pomieszczenia, w których kosmonauci przebywają w okresie poprzedzającym loty i po ich zakończeniu. Zainteresowanie światowej sławy ośrodkiem jest ogromne. Generał Bieregowoj podaje, że tylko w roku bieżącym miasteczko kosmonautów odwiedziło dziesiątki tysięcy ludzi. Liczne są delegacje z zagranicy, w tej liczbie przedstawiciele władz z różnych stron świata. Napływ gości spowodował zorganizowanie specjalnego „biura wycieczkowego”, bo-

wiem trudno odrywać od bieżących zajęć poszczególnych pracowników ośrodka. Na terenie miasteczka znajduje się między innymi Dom Kultury, w którym zgromadzono ponad 3 000 eksponatów — podarunków przesłanych z całego świata dla kosmonautów radzieckich. Podarki są oczywiście częścią muzeum.

Turyści znajdują tu oryginalne podzespoły rakiet i statków kosmicznych, wyposażenie osobiste kosmonautów, skafandry, a nawet dokumenty. Szczególnie pociągają przechowywane są pamiątki po Gagarinie. Zachowany np. został stół, przy którym pracował, notatki, mundur. Właśnie ta troska o tradycję, o przekazanie następnym pokoleniom dorobku rozpoczętej przecież zaledwie 15 lat temu ery kosmicznej, wywołuje u zwiedzających „gwiazdne miasteczko” podziw, szacunek i uznanie. Nie przypadkiem amerykański kosmonauta Frank Borman podczas pobytu w sali pamiątek bez namysłu zdjął swój zegarek, z którym dwukrotnie przebywał w Kosmosie i położył pod szklą gabloty obok innych zegarków — pamiątek po radzieckich kosmonautach.

Z innych spraw bieżących tygodnia odnotować trzeba, bodaj w telegraficznym skrócie, następujące: Wytwórnia Marconi buduje przyszłego satelitę brytyjskiego UK-3, którego start przewidziany jest na koniec roku 1973. Uczni brytyjscy zaproponowali dokonanie pewnych doświadczeń związanych z badaniem zasobów Ziemi podczas lotu stacji kosmicznej „Skylab”. Nowy satelita „Transit” o masie 96 kg, wyrzucony 2 sierpnia z terenu USA, ma ułatwić w przyszłości nawigację morską i lotniczą.

P. E.



steczko jest zlożone z budynków zarówno mieszkalnych, jak i przeznaczonych dla szkolenia i treningu kosmonautów. Są tutaj pracownie, sale wykładowe, baseny pływackie i pomieszczenia, w których kosmonauci przebywają w okresie poprzedzającym loty i po ich zakończeniu. Zainteresowanie światowej sławy ośrodkiem jest ogromne. Generał Bieregowoj podaje, że tylko w roku bieżącym miasteczko kosmonautów odwiedziło dziesiątki tysięcy ludzi. Liczne są delegacje z zagranicy, w tej liczbie przedstawiciele władz z różnych stron świata. Napływ gości spowodował zorganizowanie specjalnego „biura wycieczkowego”, bo-

NA ZIEMI

W POWIETRZU

W KOSMOSIE



NA ZIEMI

W POWIETRZU

W KOSMOSIE



UWAGI I SPOSTRZEŻENIA PO MISTRZOSTWACH POLSKI MODELI NA UWIEŻI

W związku z rozegranymi w Częstochowie Mistrzostwami Polski Modeli Latających na Uwięzi, pozwolę sobie na pewne spostrzeżenia odnośnie ich organizacji. Otóż mimo faktu, że tory modelarskie, na których odbyła się ta impreza nie były ukończone, sama impreza jakoś przebiegała. Były nawet fanfary dla zwycięzców poszczególnych kategorii — a jakże?! Zapomniano natomiast o takiej „drobnostce”, jak odgródzone (choćby liną) od publiczności miej-

sce dla rozłożenia linek przygotowującym się do lotu zawodnikowi. Wszędzie, gdzie zdarzyło mi się być na zawodach, miejsca takie wyznacza się specjalnie, lub jeśli nie ma na to warunków, umożliwia się zawodnikowi pozostanie w kręgu, gdzie może się spokojnie przygotować. Tymczasem w Częstochowie — ponoć przez wzgląd na bezpieczeństwo zawodników — można było pozostać w kręgu celem przygotowania, nie dłużej jak 10 minut, nie narażając się na dyskwalifi-

fikację. Ale przecież w kręgu pozostawała stale para zawodników i cały komplet komisarzy sportowych, którzy przez cały czas byli narażeni na ewentualne poturbowanie przez np. urwany z linek model. Nie sądzę, że porażenie komisarzy sportowych miałyby mniejsze „znaczenie” w sensie odpowiedzialności prawnej, niż zawodnika. Na wszystkich poważniejszych imprezach, gdzie zdarzyło mi się przebywać sprawy takie załatwia się bardzo prosto i zgodnie z kodeksem sportowym FAI: bada się wytrzymałość linek i — koniec.

Zawodnicy natomiast mogą pozostać w kręgu (jeśli nie ma na to specjalnie zabezpieczonego miejsca) tak długo, ile wymaga przygotowanie modelu.

Makiety latające te bardziej skomplikowane (a będzie ich coraz więcej), wymagają o wiele więcej czasu na przygotowanie do lotów niż było w Częstochowie — usankcjonowane zresztą przez głównego komisarsza zawodów.

„Chwalebna” ta decyzja wyeliminowała mnie praktycznie z zawodów, bo oblegając przez publiczność, wśród której przyszło mi się przygotowywać do lotu, niedostatecznie precyzyjnie wyregulowałem model, co potem odbiło się na starcie. Mogło się to zdarzyć

każdemu i dlatego o tym piszę. Zawody organizuje się przecież dla modelarzy, a więc ludzi, którzy bez żadnych korzyści materialnych poświęcają mnóstwo pracy i serca dla swego pięknego hobby, i w moim przekonaniu zasługują na poważne traktowanie.

Drugim „kwiatkiem” tej imprezy było zrezygnowanie bez zgody zawodników z trzeciej kolejki lotów. Czytałem kodeks i jest tam napisane, że każdy zawodnik ma prawo do trzech startów i dwóch prób oficjalnych. Nie ma tam natomiast nic o tym, że np. mistrzostwa Polski rozgrywa się tylko dwoma startami.

I tu również piszę o tym nie tylko od siebie, ale niejako w imieniu modelarzy, którzy skarżyli się na tę sytuację. Zaznaczam że podobne sprawy mają miejsce już nie raz na imprezach modelarskich w kraju i wywołują zawsze przykre rozgoryczenie wśród zawodników. Wydaje mi się, że można i trzeba ich unikać, tym bardziej że każdy organizator imprezy może postarać się o kawałek liny dla odgródzenia od publiczności miejsca dla przygotowujących się zawodników, lub prostego przyrządu jakim jest dynamometr.

Jerzy Ostrowski

Zdjęcia: Jan Michalski



MISTRZOSTWA RADIOMODELI WYŚCIGOWYCH CRANFIELD-72



Zwycięzca, 30-letni Amerykanin Bob Violet, z zawodu pilot samolotów transportowych. Mistrz USA i mistrz świata w wyścigu RC w roku 1971.

W dniach 27-28 sierpnia w Wielkiej Brytanii, w miejscowości Cranfield, odbyły się drugie już mistrzostwa świata radiomodeli wyścigowych. Zawody modeli zdalnie kierowanych tego typu należą do najbardziej atrakcyjnych. Modele ścigają się na dystansie 2 1/2 mil ang. w obszarze trójkątnym wytyczonym słup-

kami (tyczkami). Modele wykonują łącznie 10 okrążeń. Wyścig modeli zdalnie kierowanych zainicjował Amerykanin Jerry Nelson w roku 1965, wzorując się na istniejącym w USA wyścigu miniaturowych prawdziwych samolotów sportowych, rozgrywanym prawie corocznie.

Pod wpływem wymagań

regulaminowych ukształtował się charakterystyczny typ modelu wyścigowego. Jest to przeważnie dolnopłat o smukłej sylwetce, małej rozpiętości skrzydeł, przy stosunkowo dużym obciążeniu jednostkowym powierzchni nośnej. Miniatury maszyn wyścigowych osiągają średnio w locie po prostej 200-250 km/h. Do napędu modeli wyścigowych stosowane są silniki wyczynowe o pojemności 6,6 cm³. Rozpiętość skrzydeł średnio 1000-1100 mm. Odległość całkowita pokonywana jest przez model wyścigowy średnio w 2 minuty. Start następuje z ziemi, z linii oznaczającej rozpoczęcie wyścigu. To samo dotyczy zakończenia wyścigu na wyraźnie zaznaczonej linii mety.

Do uświetnienia zawodów modeli wyścigowych zdalnie kierowanych przyczynił się niewątpliwie puchar ufundowany przez wybitnego konstruktora lotniczego i

pioniera lotnictwa brytyjskiego Sir Thomasa Sopwitha. Puchar ufundowany został w lipcu roku ubiegłego i przekazany za pośrednictwem Aeroklubu Brytyjskiego — FAI. Po raz pierwszy puchar w zeszłym roku zdobyli Amerykanie na imprezie rozgrywanej w Doylestown, w USA.

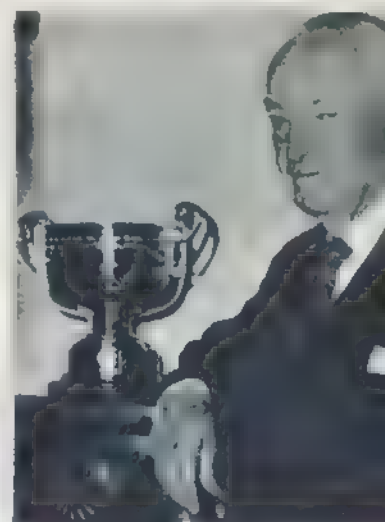
W tegorocznych zawodach uczestniczyło 32 zawodników z 6 państw: Wielkiej Brytanii, USA, Szwecji, Irlandii, Francji i Finlandii. Zwycięstwo powtórnie odniósł Amerykanin Bob Violet, startujący z półredukcyjnym modelem samolotu wyścigowego „Bobcat” zaopatrzonego w silnik Super Tigre G40 i proporcjonalną aparaturę EK-Pro-line produkcji amerykańskiej. Ciekawostką może być fakt, że zwycięzca jest zawodowym pilotem komunikacyjnym.

Drugie miejsce zajął Anglik Philip Greeno. Jest on

specjalistą w tej kategorii modeli i z reguły na mistrzostwach krajowych zajmował czołowe miejsca.

Warto dodać, że mistrzostwa odbywały się w bardzo uroczystej atmosferze, podkreślającej 50-lecie stowarzyszenia modelarzy brytyjskich. W programie tej poważnej imprezy znalazł się nawet pokaz lotniczy poprzedzający zawody modelarskie, a na czele listy — akrobację szybowcową w wykonaniu pilota H. Torode na polskim szybowcu „Bocian”.

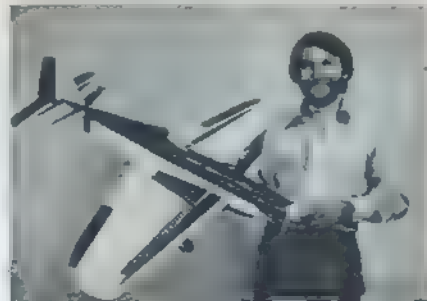
Sir Thomas Sopwith, pionier lotnictwa brytyjskiego i fundator pucharu mistrzostw świata modeli wyścigowych zdalnie kierowanych.



21-letni Philip Greeno zajął drugie miejsce. Miał model z silnikiem austriackim HP 40R-PR i składanym podwoziem.

Anglik Richard Nicholls, jeden z czołowych modelarzy brytyjskich, zajmujący się budową modeli wyścigowych zdalnie kierowanych.

Typowy start wyścigowych modeli zdalnie kierowanych. Na znak finiszer rozpoczyna się wielki wyścig.



MOJA PASAŻERKA

MIECZYSLAWA ĆWIKLIŃSKA

W okresie międzywojennym istniał niepisany zwyczaj, że bogate instytucje i zamożniejsi obywatele fundowali samoloty szkolne dla Aeroklubu Warszawskiego. Krótko przed wojną byłem instruktorem pilotażu klubu stołecznego. W tym czasie artyści scen polskich zainicjowali w swoim gronie zbiórki na zakup samolotu RWD. Przekazywanie samolotu odbywało się uroczystie na lotnisku mokotowskim. Po części oficjalnej — to znaczy protokołarnym przejęciu samolotu, zademonstrowaniu w locie jego właściwości technicznych i możliwości akrobacyjnych — z zasady urządziło się loty pasażerskie dla ofiarodawców.

W konkretnym przypadku obwoziłem na samolocie RWD-13 naszą sławną, pełną osobistego uroku artystkę scen polskich — Mieczysławę Ćwiklińską, oraz jeżeli dobrze pamiętam — Adolfa Dymśkę.

Samolot, na którym odbywały się loty, by dwusterem; z tym, że ster

uczniowski był niewyłączalny, co oznaczało, że spódniczka mojej przemilej pasażerki mogła mi przeszkadzać przy starcie i lądowaniu. Taką sytuację przewidzieli konstruktorzy i fotel wraz z pasażerem można było cofnąć do tyłu, naciskając odpowiednią sprężynę (przed fotel) w podłodze.

Przed startem — biorąc poprawkę na zaskakującą pasażerkę gwałtowne cofnięcie się fotela do tyłu — założyłem swoją prawą rękę na oparcie fotela pasażerki, a lewą skierowałem do przycisku usytuowanego pod jej nogami w podłodze. Pani Mieczysława zeem lewego oka z napiętą uwagą śledziła moje ruchy i ewentualne zamiary. Po naciśnięciu zatrząskno fotel cofnął się około 40 cm do tyłu. W tym momencie pani Mieczysława głosem pełnym emocji wykrzyknęła: „Och, a ja myślałam zupełnie co innego”.

Lot trwał przepisowo około 10 minut, bo na lotnisku czekał szereg dalszych ofiarodawców. Po wyładowaniu i podkolowaniu do hangaru pani Mieczysława wykrzyknęła niebywale zadowolona: „Panie lotnik, ja nie wysiodam, ja chcę jeszcze raz”.

Moja małżonka, która na tę właśnie niedzielę przyjechała z Dębina odwiedzić mnie w Warszawie, widząc, że po raz drugi lecę z panią Mieczysławą, opuściła stolicę bez pożegnania się ze mną.

WŁADYSŁAW MIŁOŻ

miał teraz w nosie, nie obchodziło go nic na świecie, poza „Eridanem”. Czy mógł go ktokolwiek zrozumieć, oprócz dyspozytora oczywiście? Brutalnie odpechnął rękę pomocnika wtykającego mu słuchawkę wideofonu. I wtem jak na złość, zagłuszając słowa, na fale „Eridana” wdarła się obca audycja. Świat kompletnie zwariował.

— Ejże, na fali 8119, spływajcie stąd. W tej chwili... To nie do ciebie, „Eridan”, nie do ciebie... 17—13, daj „Eridanowi” 17—13, sektor W, rezerwowy. Potwierdzenia nie słyszę.

Gdzież tam. Zuchwalec ani myślał wynosić się z fali. Zasuwał dalej swoją gądkę i głos „Eridana” tonął w zakłóceniach, jak brzęczenie komara w ryku bawola. Ten wpadł we wściekłość.

— Precz z Kosmosu... — wrzasnął tak, że aż mu się gwiazdy w oczach pokazały z wysiłku — 8119, zjeżdżaj stąd.

Zdaje się, że pomogło. Fala oczyściła się. „Eridan” wreszcie pojał, czego się żąda od niego, centrum obliczeniowe uporządkowało uszkodzenie. Uff...

I dopiero teraz kiedy można było wyciągnąć z fotela i zapalić papierosa, i choć przez moment o niczym nie myśląc pamięć chlusiła do świadomości, że toż toż z tamtej obecnej audycji. Tan Rostow nie donosił papierosa do ust. Tak właśnie zamartwiał bez ruchu z wybaluszonymi oczyma.

Analityczny blok zwiadowczy trzykrotnie ocenił sytuację. Trzykrotnie sprawdził uzyskane dane. Błędu nie było. W odpowiedzi na zew przyjaźni dalekiej planety nadszedł energiczny i niedwuznaczny rozkaz, aby się usunąć. Dwukrotnie powtórzony, graniczący z obrazą rozkaz.

Automat nie miał dumy, ale miał ją za to jego konstruktorzy. Przewidzieli oni możliwość nieprzyjaznej odpowiedzi i dlatego niezwłocznie włączył się program zapasowy.

Radary momentalnie skryły się w gniazdach, ochraniające zatrzasnęły się, aparat został wprawiony w ruch, za jego rufą wyrósł płomień. Już po godzinie układ niegościnnie gwiazdy, który odrzucił przyjaźń przastarą cywilizację galaktyki, zniknął z pola widzenia.

Przełożył: ELIGIUSZ MADEJSKI



RYSZARD GOMOLKA

Latawce

Jesień... znów jesień
— taka jak zawsze...

Głębki jezior wiatru
liże suche rzyśka
spada na łąki
zachłannie płć zieleności
niepożółkłą jeszcze
potem dymem ogniska
wkręca się w niebo — — —

Chłopcy wszczepiają w wiatr
latawce zrobione z patyków
i okładek kolorowego pisma
ze zdjęciem amerykańskiej rakiety
Śledzę wloty papierowych ptaków
ku pociemniałym zwalom chmur — — —

Wiatr zrywa latawce
unosí je w słońce
coraz dalej — aż znikną — — —

A chłopcy —
pilotują już dziś odrzutowce —
jutro — rakiety powiodą
ku gwiazdom — — —

Jesień... znów jesień
— taka jak zawsze.

Na polach innym już chłopcom
wiatr w dal porыва latawce — — —



HUMORESKA

JAK W CZASIE POŻARU

DYMITR BILENKIN



WŁĄCZYŁ się pierwszy program. Przyhamowawszy, aparat zaczął dryfować wokół centralnej gwiazdy. Otworzyły się ochraniające, wysunęły urządzenia radarowe, ożyły mechanizmy rejestrujące informacje. Sunące w zimnych przestworzach ciało aparatu upodobniło się do pełnej czarnej kuli.

Czujniki jak gąbki chłonęły w siebie całą kakafonię pól kosmicznych i promieniowania kosmicznego. Nieraz poza aparatem buchały języczki ognia. Wówczas jego orbita jakby petlą owijała to jedną, to drugą planetę. Przenikliwie, badawczo przyglądały się im podobne do czasz radaru. Lecz do powierzchni planet zwiadowca się nie zbliżał.

Nagle jego przyrządy schwytały audycję radiową.

Włączył się drugi program. Aparat zszedł z okologicznej orbity. Teraz zataczał coraz to większe kręgi nad wybraną planetą. Jego blok analityczny mądrze i sprawnie przepalał wszelkie napływające stamtąd sygnały radiowe i wizyjne. A kiedy struktura języków obcego świata została zrozumiana, włączył się trzeci program.

★

— „Eridan”, zwariowaliście? Na czwartą, mówię, na czwartą. Co? „Pluton”, tylko was tu jeszcze brakowało..

Ze „Eridan” leciał z Kosmosu z niesprawnymi silnikami — to jeszcze pół biedy. Ze sięc pozaziemskich stacji upodobniła się do sklepu z porcelaną, do którego wkroczył słoń — to także nie wielkiego. Ale awaria centralnego mózgu cybernetycznego! Teraz wszystko zależało od opanowania Tana Rostowa, zręczności jego rak i mocy strun głosowych. Gdyby w dyspozytorni zajęły się płomieniem od razu wszystkie cztery rogi, rozgardiasz byłby znacznie mniejszy. Wideofony wpadły w szal, jak kłbce w chwili góla, naziemne służby wrzeszczały jednocześnie pięcioma kanałami, na pulpiciu miaotały się historyczne sygnały operacyjne, a w dodatku jeszcze wyszedł na łączność „Pluton”.

— Niezwłocznie...
Ociekający potem pomocnicy jak na komendę odwrócili głowy.

— Wszystkich przełączyć na ośrodki pomocnicze. Wszystkich.

— I nawet...
— I nawet. Wszystkich.

— „Pluton” do tej pory nie otrzymał od was komendy, co za porządek?! — Dobrym głosem przypomniał sobie orbitalny towarzysze.

— Idźcie do diabła — odburknął Rostow. — „Eridan”, ej, „Eridan”. (Boże, co za jęloty...)

— Będę się skar...

Lokciem (palce były zajęte) główny dyspozytor przerwał łączność z „Plutonom”. Orbitalny

EPIZODY SPOD ZNAKU ŻURAWIA

NA POKŁADACH „KOPERNIKA” i „KOŚCIUSZKI”

KAPITAN pilot Włodzimierz Sulecki, jeden z tych którzy latają na najnowszych nabytkach Polskich Linii Lotniczych LOT, samolotach dalekiego zasięgu Il-62, wertuje kartki podręcznego kalendarzyka. Zapisane na gorąco znaki, których celem było przede wszystkim zapamiętanie dat, miejscowości oraz godzin startów i lądowań samolotów, po chwili zastanowienia przypominają mu jednak również sceny, fakty, epizody. Jest tych zapisków sporo, co świadczy o intensywnym wykorzystywaniu „Kopernika” i „Kościszki” już w pierwszych miesiącach ich eksploatacji w barwach PLL LOT.

— Żeby pamiętać wszystkie, związane z naszym lataniem zdarzenia, trzeba by co najmniej pisać na bieżąco szczegółowe pamiętniki. Nie wiem jednak czy ich lektura byłaby ciekawa, bowiem w zwykłych dla nas lotach nie nadzwyczajnego się nie dzieje. Pilot jest jednak przede wszystkim po to, żeby latać. A ja jestem tylko pilotem — zastrzega się kapitan. Niemniej chętnie podzielił się z Czytelnikami „Skrzydlatej” niektórymi odczuciami, obserwacjami i doświadczeniami, jakie wyniósł z lotów „Kopernikiem” i „Kościszką”.

Jakże szybko, bo w czasie zaledwie kilku miesięcy, przyzwyczailiśmy się do posiadania transkontynentalnych samolotów Il-62 i latania nimi przez Atlantyk, chociaż na razie tylko w lotach czarterowych. A przecież komunikacja lotnicza w Polsce czekała na ten fakt wiele długich lat.

Przyloty polskich samolotów do Ameryki dla tamtejszej Polonii są olbrzymim przeżyciem i powodem do dumy narodowej. Powiem więcej, podnoszą godność licznych Polaków zamieszkających w USA i Kanadzie. Szczególny wyjątek mają lądowania „Kopernika” i „Kościszki” w Chicago, największym skupisku ludności pochodzenia polskiego za granicą.

1 sierpnia br. SP-LAB „Kościszko” szykuje się do lotu z Nowego Jorku do Warszawy z liczną grupą polonijną. Nie mniejsza grupa odprowadza swych bliskich i znajomych. Pożegnania, rozmowy, olbrzymie zainteresowanie polskim samolotem i oczywiście jego załogą.

28 sierpnia br. Tenże sam „Kościszko”, pilotowany również przez kpt. pil. Włodzimierza Suleckiego, przejmując w Amsterdamie liczną grupę Polonii amerykańskiej, lecącą na urlop do starej Ojczyzny. Tym razem do Polski lecą ci, którzy w Nowym Jorku byli odprowadzającymi. Poznają natychmiast załogę „Kościszki” i witają się z nią tak, jak wita się starych znajomych i dobrych przyjaciół. Po wylądowaniu na Okęciu, jeszcze w samolocie wzruszeni pasażerowie wielokrotnie wznoszą okrzyki „Niech żyje Polska” i spontanicznie odśpiewują hymn narodowy „Jeszcze Polska nie zginęła...”

Niezwykle miła i sympatyczna to była grupa, swoją więź z Polską podkreślającą dodatkowo jednolitymi ubraniami, których głównym elementem były czerwone marynarki z białymi orłami na lewej piersi. Myślę, że od takich przedstawicieli Polonii można się uczyć patriotyzmu i umiłowania Ojczyzny — mówi kapitan SULECKI.

W lotach przez Atlantyk polskie załogi Ilów-62 zetknęły się po raz pierwszy z wieloma nowymi dla nich sprawami. Nowa jest dla nich między innymi nawigacja w lotach dalekodusansowych. Tego typu zagadnienia opanowano jednak w czasie szkolenia. Bardzo dobre pomoce naziemne i pokładowe są dodatkową gwarancją bezbłędne-

go lotu. Przy tak wielkich odległościach, jakie pokonuje Il-62, trudno jest jednak przyzwyczaić się do różnicy czasu, jaka istnieje pomiędzy Europą a Ameryką.

Weźmy dla przykładu lot do Toronto. Start z Warszawy o czternastej, lądowanie w Kanadzie o drugiej naszego czasu, czyli o dwudziestej pierwszej czasu miejscowego. Do hotelu załoga dociera gdzieś o czwartej rano naszego czasu, a o piątej kładzie się spać. Jej członkowie czują się zmęczeni jak po nocy sylwestrowej, budzą się jednak już po pięciu godzinach, a więc o dziesiątej naszego czasu. W Montrealu jeszcze trwa noc, a w Warszawie zbliża się południe. O dalszym spaniu, tak jak o pełnym wypoczynku, nie ma mowy. Z Montrealu do Warszawy polski samolot odlata po południu czasu miejscowego. W tym czasie w Polsce idzie się spać. Kiedy więc organizm przygotowuje się do snu, załoga rozpoczyna swoją nielatwą, pełną skupionej uwagi pracę. Dzięki sprzyjającym wysoko nad Atlantykiem wiatrom, z Montrealu do Warszawy leci się bezpośrednio i szybko, bo zaledwie siedem godzin i pięćdziesiąt minut. Niemniej załoga kolejną noc ma „z głowy”.

Najbardziej uciążliwy dla niezbyt dobrze wyspanej załogi moment następuje przed osiągnięciem wybrzeża europejskiego, kiedy na horyzoncie zaczyna pojawiać się świetlna smuzka, kiedy słońce wystrzela spoza chmur i świeci prosto w oczy (przepiękne to widoki) i kiedy trudno patrzeć spokojnie na zewnątrz samolotu na przyrządy pokładowe w kabinie, pomimo przeciwstawnego szyby ochronnej. Nie może to jednak ani na chwilę osłabić czujności załogi, która musi mieć niewustannie pełną kontrolę nad samolotem.

Kiedy w kabinie załogi nad lotem czuwają piloci, mechanik i radiooperator, o pasażerów troszczyć się stewardessy i stewardzi. Dalekie loty „Kopernikiem” i „Kościszką” wspomina stewardessa i szefowa pokładu, IRENA TERLIKOWSKA.

Oto bezpośredni lot z Toronto do Warszawy. Samolot zbliża się do naszej granicy państwowej. Przez głośniki słychać głos stewardessy:

— Proszę Państwa, w związku z przekraczaniem granicy Polski, dla uczczenia tej chwili zapraszamy Państwa na lampkę szampana.

Sirzelają korki, stewardessy sprawnie serwują pasażerom lampki musującego płynu. W głębi polskich serc olbrzymie wzruszenie. Wielu Polaków odwiedzić ma kraj po kilkudziesięciu latach, inni lecą po raz pierwszy do Ojczyzny ojców. Na twarzach widać łzy. Niespodzianie rozlega się „Sto lat, sto lat, niech żyje, żyje nam...”, a potem w wielkim uniesieniu „Jeszcze Polska nie zginęła...”

Jak różni są pasażerowie, tak różne są i często zaskakujące, rozmowy na pokładach „Kopernika” i „Kościszki”. Wśród Polaków przylatujących do Polski dużą grupę stanowią robotnicy, mający w pamięci Polskę przedwojenną i na ogół pełni rezerwy do aktualnej rzeczywistości w naszym kraju. W drodze powrotnej ci sami ludzie są jednak zupełnie odmienni, nie mogą się nacieszyć jak wspaniała jest teraz Polska. Wielu z nich chce wrócić tu na stałe.

— Za cztery — pięć lat Polska będzie „Ameryką” — to bynajmniej nie odosobnione opinie naszych rodaków zza Oceanu.

Sześćdziesięcioletni rodak z Kanady opowiada jacy to mili są Polacy. Energiczna wdowa tylko w Polsce pragnie znaleźć drugiego męża. Inny starszy pan zwierza się upatrzonej stewardessie, że ma dorosłego syna, że chętnie by go ożenił z Polką, i czy ona nie chciałaby się z nim bliżej poznać...

6 września br. Odlot grupy polonijnej samolotem R-62 SP-LAA „Kopernik” z Warszawy do Chicago. Pasażerowie i załoga już się znają z poprzedniego lotu do Polski. Miłe powitania, uśmiechy. Start o ósmej rano. Podczas przekraczania granicy państwowej znów, tradycyjny, już, tym razem pożegnalny toast szampanem bądź innym trunkiem, według indywidualnych życzeń pasażerów.

Za chwilę uśmiechnięte stewardessy i stewardzi serwują pierwsze posiłki — smaczne, obyte, doskonale przyrządzone, pięknie przystrojone, najlepsze jakimi szczyci się znana szeroko na świecie kuchnia polska. Najpierw przystawka na zimno: sałatka jarzynowa, cielęcina, szynka, wołowina... Trunki do wyboru — gratis. Wszystkie rodzaje polskich wódek i winiaków, francuskie koniaki i szampany, amerykańska whisky...

Czas szybko upływa. Wygodne fotele, urządzone meble, wygodne kabin, intymna muzyka — stwarzają przyjemny nastrój.

A oto i dania na gorąco: specjalnie przyrządzone mięsa, jarzyny, frytki... kawa, herbata... ciasta i ciastka... przepyszne serniki... soki polskie i zagraniczne...

Po siedmiu godzinach i czterdziestu minutach przewidziane jest lądowanie w Gander, skąd już tylko trzy godziny czterdziści minut lotu do Chicago. W Gander jednak myła, samolot więc leci dalej i ląduje na lotnisku w Stephenville na Nowej Fundlandii. Po dłuższym nieco postoju niż na lotnisku rejsowym, samolot z nowym zapasem paliwa i zaopatrzeniem pokładu w żywność, startuje do Chicago. Stewardessy, pomimo iż cały czas „na nogach”, wciąż uśmiechnięte, w każdej chwili służące pasażerom.

Zwierza się szesnastoletnia dziewczyna, wracająca z wakacji w Polsce:

— W Polsce byłam już po raz drugi, nie tylko ja ale i mama jesteśmy bardzo zadowolone, bo w Polsce wakacje są mile i luksusowe, i tanie, i w Polsce jest bezpiecznie, i mama nie boi się, że mnie tu ktoś napadnie...

Kolejne posiłki: przystawka — sałatka z krabietek... na gorąco — befszyk... kawa, herbata... soki, drinki...

Przed siedemnastą „Kopernik” ląduje w Chicago. Wszyscy są zmęczeni długą podróżą, ale zadowoleni. Pasażerowie dziękują za miłą podróż. Załoga zaprasza na kolejny lot polskim samolotem. Szefowa zostaje dłużej na pokładzie — musi zadbać o zaopatrzenie samolotu w żywność na dzień następny.

Hotel „La Salle” w Chicago. Polskiej załodze należy się doba odpoczynku.

HENRYK KUCHARSKI

Zdjęcie: M. Kobrzyński



YEOMAN YA-1 „CROPMASTER”

NIE jest to nowa konstrukcja. Prototyp samolotu „Cropmaster” oblatano w 1960 r. Tym niemniej zasługuje on na uwagę, gdyż jest to specjalny samolot rolniczy, co zgadza się z najnowszymi poglądami specjalistów w tej dziedzinie. „Cropmaster” pochodzi z wytwórni australijskiej Yeoman, powstałej w 1958 r. Samolot opracowano przy ścisłej współpracy departamentu lotnictwa cywilnego Australii oraz przyszłych użytkowników. Już w 3 miesiące po oblataniu samolot wszedł do eksploatacji i był produkowany seryjnie.

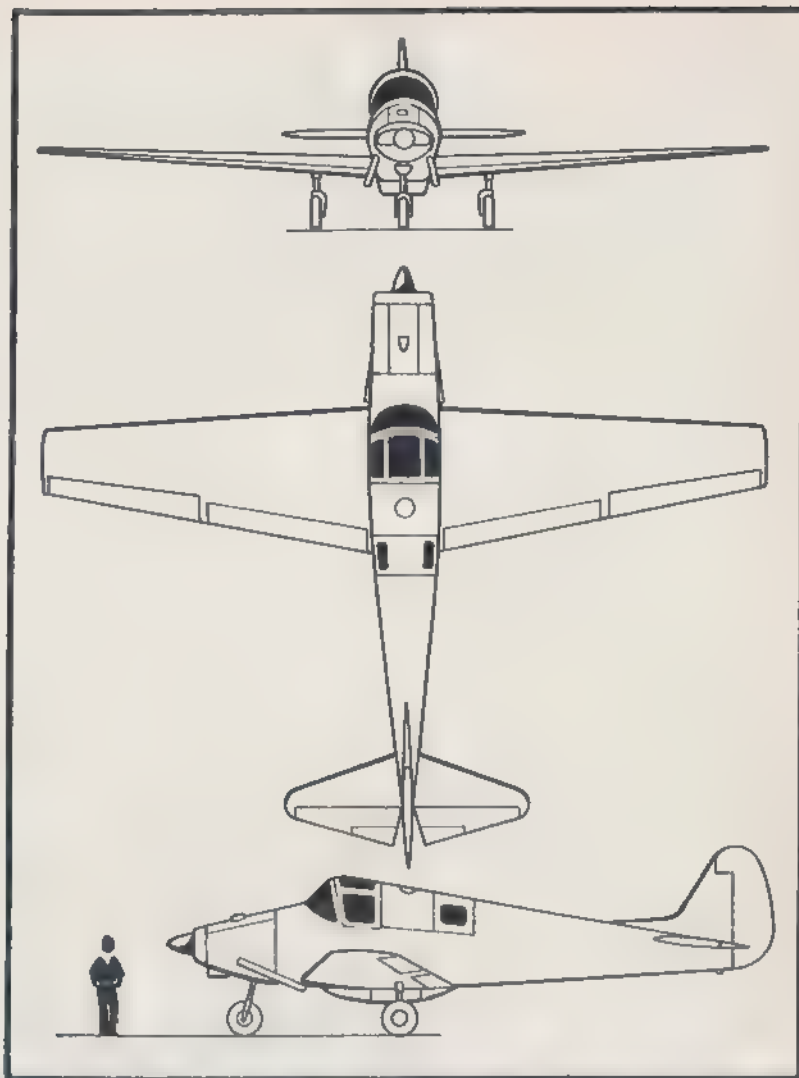
Yeoman „Cropmaster” jest jednomiejscowym, jednomotnowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej. Skrzydła dwudzielne. Grubość profilu zmienia się od 15 proc. u nasady do 12 proc. na końcach, ponadto skrzydła są skrecone geometrycznie o 8°. Konstrukcja drewniana z pokryciem sklejkowym, z wyjątkiem szczelinowych kłap, które są całkowicie metalowe. Kadłub ma konstrukcję kratownicową z rur stalowych, spawanych. Pokrycie w części przedniej blaszane, w tylnej — w postaci odcinanych płyt laminatowych. Bogato oszklona kabina pilota znajduje się zaraz za silnikiem przed wyspą do zbiornika. Za wyspą przewidziano dodatkowe miejsce do przewozu mechanika. W dolnej części kadłuba mieści się, zasypywany od góry, zbiornik chemikaliów o objętości 6,65 m³, który może być opróżniony w ciągu 3 s. Rury z rozpykaczami umieszczone są wzdłuż krawędzi spływu skrzydeł. Podwozie stałe, z kołem ogonowym. Koła główne na wolnonośnych amortyzowanych gołeniach. Istnieje wersja YA-1B z podwoziem trójkołowym z kołem przednim.

Silnik tłokowy Lycoming 0-540-A1A5 o mocy 250 KM.

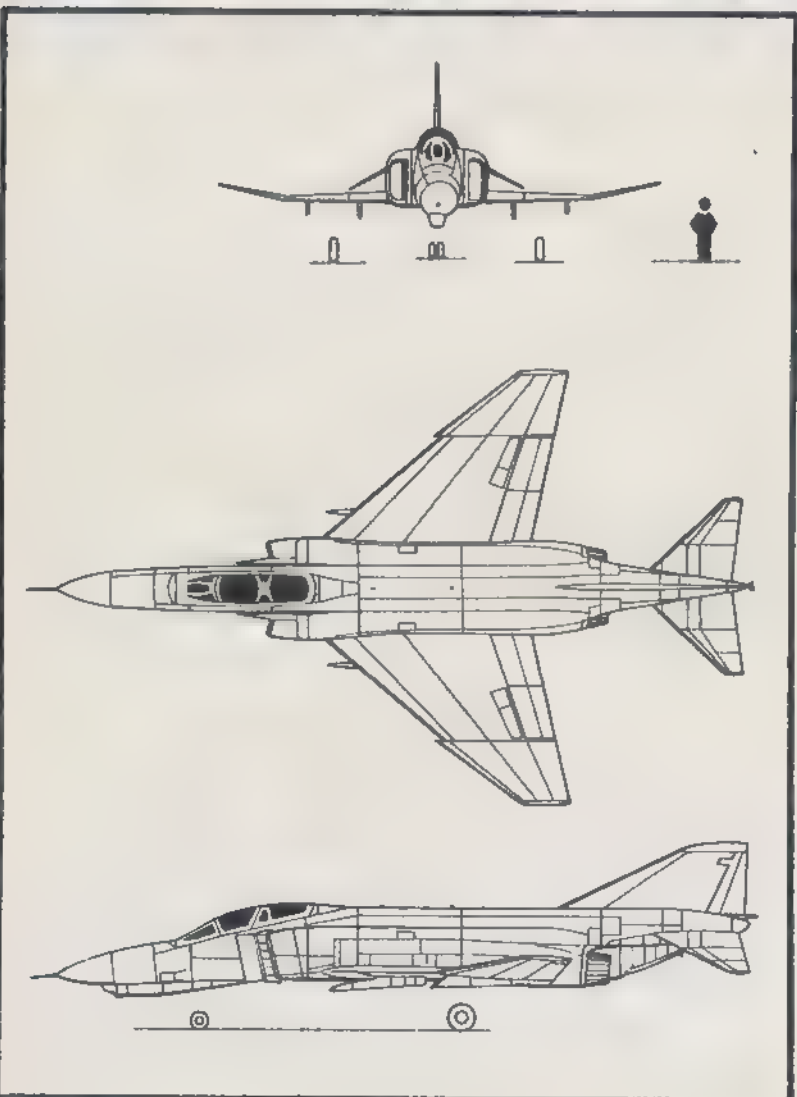
(J.B.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 19,36 m, długość — 8,97 m, wysokość — 2,75 m, pow. nośna — 16,60 m², wydłużenie — 6,3.
Ciężary: Ciężar własny — 753 kg, ciężar całkowity — 1 542 kg.
Osiąg: Prędkość max. — 222 km/h, prędkość przelotowa — 204 km/h, prędkość min. — 89 km/h, wznoszenie — 4,5 m/s, rozbieg — 183 m, start na 15 m — 385 m.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



F-4E(F) „PHANTOM”

POD dość dziwnym oznaczeniem F-4E(F) kryje się specjalna wersja amerykańskiego naddźwiękowego samolotu bojowego McDonnell-Douglas „Phantom-II” przeznaczona dla lotnictwa NRF. Wybrany po długich rozważaniach i namysłach ten właśnie samolot stanie się standardowym sprzętem lotnictwa wojskowego NRF i zastąpi mocno już przetrzebione „latające trumny” F-104. Nowa wersja różni się od poprzednich szeregiem ulepszeń oraz pewną liczbą zmian mających na celu uproszczenie wyposażenia, a zatem zmniejszenie ceny oraz kosztów obsługi i eksploatacji.

„Phantom” F-4E(F) jest jednomiejscowym, dwusilnikowym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Skośne skrzydła pozostały w zasadzie nie zmienione, zastosowano jednak nowy typ skrzydeł na krawędzi natarcia. Są one znacznie skuteczniejsze od poprzednio stosowanej klapy przedniej z nadmuchem. Kadłub konstrukcyjnie nie uległ zmianie. Ponieważ samolot jest jednomiejscowy, usunięto tylny fotel, sterownice i przyrządy. Można je jednak przywrócić dla uzyskania wersji szkolnej. Dotychczas stosowany system radarowy AN/APQ-120 został zastąpiony uproszczonym radarem AN/APQ-M. Uproszczono również system nawigacyjny i wyposażenie radiowe. Usterzenie i podwozie samolotu nie uległy zmianom. Do napędu samolotu służą 2 turbodrzutowe silniki J79-GE-17 o ciągu statycznym 5 335 kG i ciągu z dopalaniem 8 120 kG każdy. Zapas paliwa (7 570 l) mieści się w 6 zbiornikach, zabudowanych wyłącznie w kadłubie. Dla zwiększenia zasięgu można podwiesić pod skrzydłami dodatkowe 2 zbiorniki po 1 400 l, lub jeden pod kadłubem — 2 270 l.

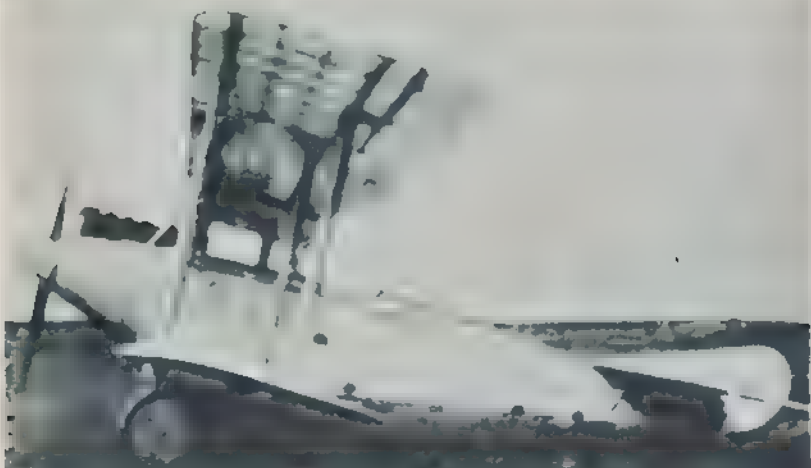
Samolot F-4E(F) jest uniwersalnym samolotem bojowym i może być zastosowany zarówno do walki powietrznej, jak i do akcji szturmowych oraz bombowych. Zasadnicze uzbrojenie składa się z 6-lufowego działka 20 mm „Vulcan” z zapasem 630 pocisków oraz 4 pocisków sterowanych „Sidewinder”. Można jednak zabierać różne inne warianty uzbrojenia.

(J.B.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,70 m, długość — 19,40 m, wysokość — 4,96 m, pow. nośna — 49,23 m².
Ciężary: Ciężar max. — 20 292 kg, ciężar operacyjny — 16 574 kg.
Osiąg: Prędkość max. (11 000 m) M = 2,1, prędkość przeciągnięcia — 223 km/h, czas wznoszenia na 10 000 m — 45 s, pułap — 13 422 m, promień działania — 345 km, promień działania max. — 1 028 km, rozbieg — 594 m, start na 15 m — 723 m, lądowanie na 15 m — 1 028 m, dobieg — 717 m.





W 1915 r. niemiecka wytwórnia Aviatik rozpoczęła produkcję samolotów wywiadowczych Aviatik C-I. Po zbudowaniu dużej serii samolotów w tej wersji — w 1916 r. wytwórnia opracowała ulepszoną odmianę samolotu oznaczoną Aviatik C-III. Był on od C-I cięższy, miał mniejszą rozpiętość, lotki węższe, lepiej oprofilowany przód kadłuba, śmigło z kołpakiem, chłodnicę na górze płata i ster kierunku odciażony aerodynamicznie. Dzięki poprawie aerodynamiki prędkość wzrosła o 15 km/h przy tej samej mocy silnika. Cechą charakterystyczną samolotów Aviatik C-I i C-III było umieszczenie pilota w tylnej kabine, a strzelca-obsługiwacza z przodu. W wyniku tego z boków przedniej kabiny umieszczono były prowadnice, na których umocowano k.masz., zaś linki usztywniające płaty umocowano do kadłuba, a nie do górnego płata — by nie przeszkadzały w strzelaniu.

W latach 1918—1919 polskie lotnictwo wojskowe przyjęło kilka poniemieckich Aviatików C-III, z których jeden lub dwa, po remoncie wykonanym przez Stację Lotniczą Ławica w Poznaniu, był używany w 1919 r. przez szkołę lotniczą w Poznaniu i dość szybko wyszły z użycia.

Aviatik C-III był dwumiejscowym dwupłatem drewnianej konstrukcji. Płat zewnętrzny kryty płótnem, Usterzenie o szkieletie z rur stalowych. Silnik chłodzony wodą 6-cylindrowy rzędowy D-III o mocy 100 KM.

WYMIARY

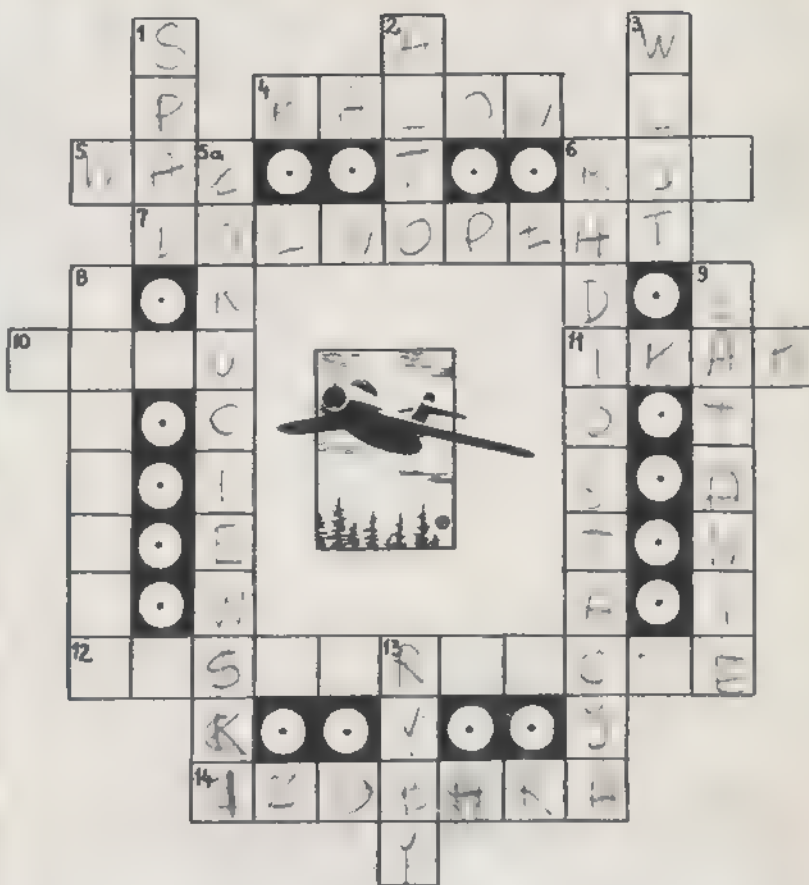
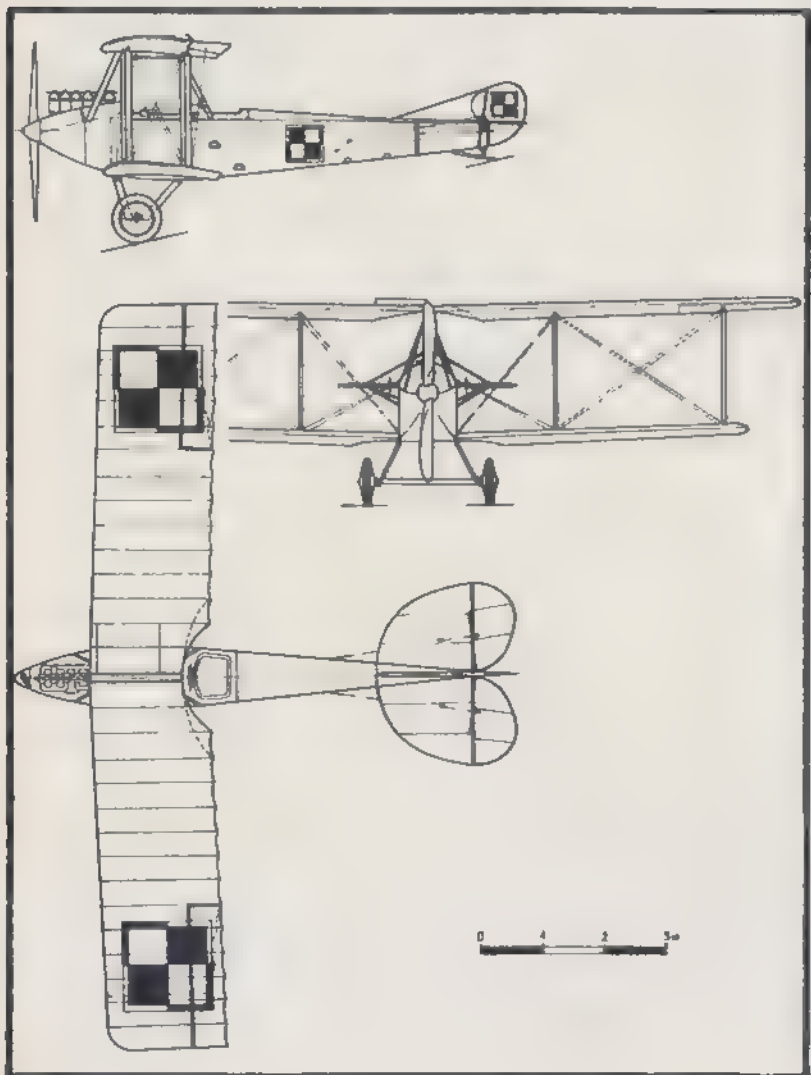
Wymiary: Rozpiętość — 11,5 m, długość — 8,95 m, wysokość — 2,85 m, pow. nośna — 35 m².

Ciepłota: Ciężar własny — 800 kg, ciężar użyteczny — 300 kg, ciężar całkowity — 1100 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 100 km/h, prędkość przelotowa — 135 km/h, prędkość min. — 60 km/h, wznoszenie — 3 m/s, pułap — 4500 m, zasięg — 450 km.

Mjr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: Samolot lotnictwa niemieckiego.



POZIOMO: 4 — wynalazek braci Montgolfier; 5 — może być korbowy lub śmigło; 6 — pionier lotnictwa angielskiego, założyciel wytwórni AVRO; 7 — samolot o skrzydłach umocowanych w dolnej części kadłuba; 10 — wyspa z archipelagu Hawajów, amerykańska baza wojenna na Oceanie Spokojnym; 11 — mityczny lotnik; 12 — zwiększająca siłę nośną, inaczej fowleri; 14 — w meteorologii — linia na mapie łącząca obszary o jednakowym ciśnieniu.

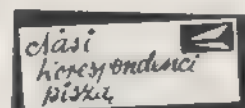
PIONOWO: 1 — typ samolotu, na którym francuski pilot myśliwski Guynemer odniósł najwięcej zwycięstw powietrznych (samoloty te stosowane były także w lotnictwie polskim); 2 — meteorologiczna nazwa chmury średniej; 3 — przednia część silnika odrzutowego; 5a — polski pilot myśliwski, w lipcu 1943 r. zestrzelony

nad Francją i wzięty do niewoli, po wyzwoleniu obozu jenieckiego przez krótki okres był dowódcą Dywizjonu 303, obecnie atache wojskowy, morski i lotniczy ambasady polskiej w Londynie; 6 — umiłowia łączność pilota z ziemią; 8 — duży port lotniczy w pobliżu Kopenhagi; 9 — ulubione zajęcie pilota, związane z wykonywaniem zawodu; 12 — interesująca wędkarza.

Opracował: Edward Zyryka

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 25.X.72 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci banów książkowych.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Włók 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.



WROCLAW

W dniach od 22 września do 4 października br. rozegrano we Wrocławiu I Międzyzawodowe Samolotowe Dolnego Śląska, będące jednocześnie IV Okręgowymi Zawodami Samolotowymi. Startowało 15 załóg, reprezentujących aerokluby: Jeleniogórski, Opolski, Zagłębia Miedziowego oraz Wrocławski. Latano na samolotach PZL-101 „Gawron”, PZL-104 „Wilga”, Jak-18 oraz Zlin 336. Rozegrano cztery konkurencje, obejmujące loty po trasach lądowych (dwukrotnie) i luskach (dwukrotnie) z odnajdywaniem znaków i identyfikowaniem obiektów na podstawie zdjęć. We wszystkich konkurencjach punktowano regularność lotu i celność lądowania. W jednej konkurencji można było uzyskać maksimum 1200 pkt. Zwycięstw w kolejnych konkurencjach odniósł załogi (pilot-nawigator): I. Ryszard Tarapacz — Marian Bajak (Lubin) — 1200

pkt; II. Waldemar Ratyński — Henryk Krawczyk (Opole) — 800 pkt; III. Józef Krzywd — Barbara Domeyko (Opole) — 1143 pkt; IV. Jerzy Przytajko — Włodzisław Krzyżanowski (Opole) — 1233 pkt.

W łącznej punktacji zdecydowane zwycięstwo odniosła załoga Waldemara Ratyńskiego — Henryka Krawczyka (Opole) — 4151 pkt. Kolejność następnych załóg: 2) Wiesław Matusewicz — Achille Rudnik (Wrocław) — 3770 pkt; 3) Józef Krzywd — Barbara Domeyko (Opole) — 3515 pkt; 4) Ryszard Tarapacz — Marian Bajak (Lubin) — 3700 pkt; 5) Jerzy Popiel — Roman Tycański (Wrocław) — 3730 pkt; 6) Jerzy Musiał — Jerzy Bomm (Wrocław) — 3600 pkt.

Zawody zorganizowane zostały sprawnie, przy współudziale wszystkich biorących w nich udział aeroklubów. Poza konkursem startowała załoga Waldemara Grossa — Mariana Mokska, która zgromadziła ponad 3000 pkt.

Sekcja modelarska Aeroklubu Wrocławskiego, kierowana przez Stanisława

Januszewskiego, prowadzi swą działalność w ośrodku modelarstwa oraz w 31 modelarniach różnych instytucji i szkół. W bieżącym roku wyszkolono ponad 850 modelarzy. Sukcesem jest zakwalifikowanie się do mistrzostw Polski 28 modelarzy wrocławskich. Stefan Bombal zajął w tegorocznych mistrzostwach świata w Anglii 9 miejsce w kategorii mikromodeli. W zawodach o memoriał Stanisława Michniewskiego, rozegranych w Katowicach w dniu 24 września br., Tadeusz Piątek zajął trzecie, a Leszek Ważydrąg szóste miejsce w punktacji ogólnej. Pięciu modelarzy wrocławskich w swoich kategoriach zajęło czołowe lokaty.

Niestety, obok sukcesów modelarze wrocławscy mają też swoje kłopoty. Największym problemem sekcji są trudności lokalowe ośrodka, wiążące się opóźnieniami przekazywania przez Wydział Spraw Lokalowych nowego pomieszczenia. Sprawa ta ciągnie się już od trzech lat i — pomimo usilnych starań działaczy aeroklubu — nie została jeszcze pomyślnie zakończona.

INTERKOSMOS

Z prawej: Tak wyglądało wyposażenie badawczo-pomiarowe sztucznego satelity krajów socjalistycznych „Interkosmos — 6”, okrążającego Ziemię w dniach 7—11.IV.1972 r. Wyniki badań



są opracowywane przez uczonych z Polski, ZSRR, CSRS, Węgier, Rumunii i Mongolii. Oznaczenia: 1 — pojemnik z plazmą, 2 — kalorymetr jonizacyjny.

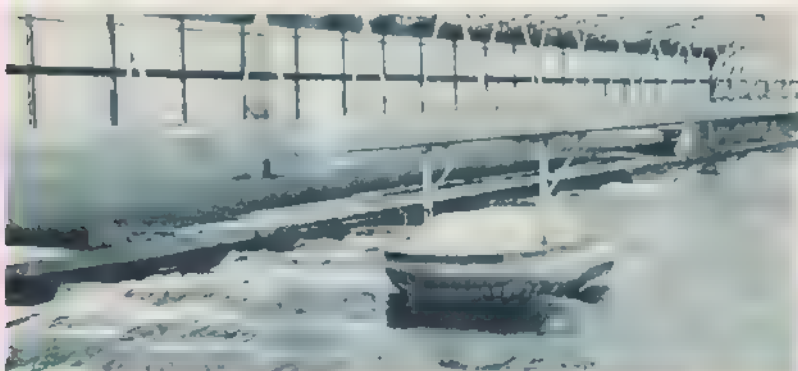


Z lewej: Pierwsze zdjęcie satelity badawczego „Interkosmos — 7” wypuszczonego 30.VI.1972 r. przy współudziale uczonych ZSRR, CSRS i NRD.



„ODŚWIEŻALNIA” DLA PASAŻERÓW

Na pokładach wielkich samolotów (np. B-747B) zaczynają się pojawiać specjalne kabiny odświeżające dla pasażerów. Są one produkowane w postaci prefabrykatu z podwójnej komórkowej warstwy folii aluminiowej i zawierają: duże lustro, dobre oświetlenie, umywalnię, wygodny fotel, mydło, gałzdo dla golarki elektrycznej oraz zestaw kosmetyków. Każdy zespół składa się z 3 kabin odświeżających i jest umieszczony w samolocie niezależnie od toalet.



BADANIA MODELOWE

Tunel hydrodynamiczny do badań modeli przyszłych brytyjskich poduszkowców powietrznych w Mythe.

Zdjęcia i rysunki: TASS, „Flieger Revue”, „Air-Cosmos”, „Flug Revue”, Elbit.

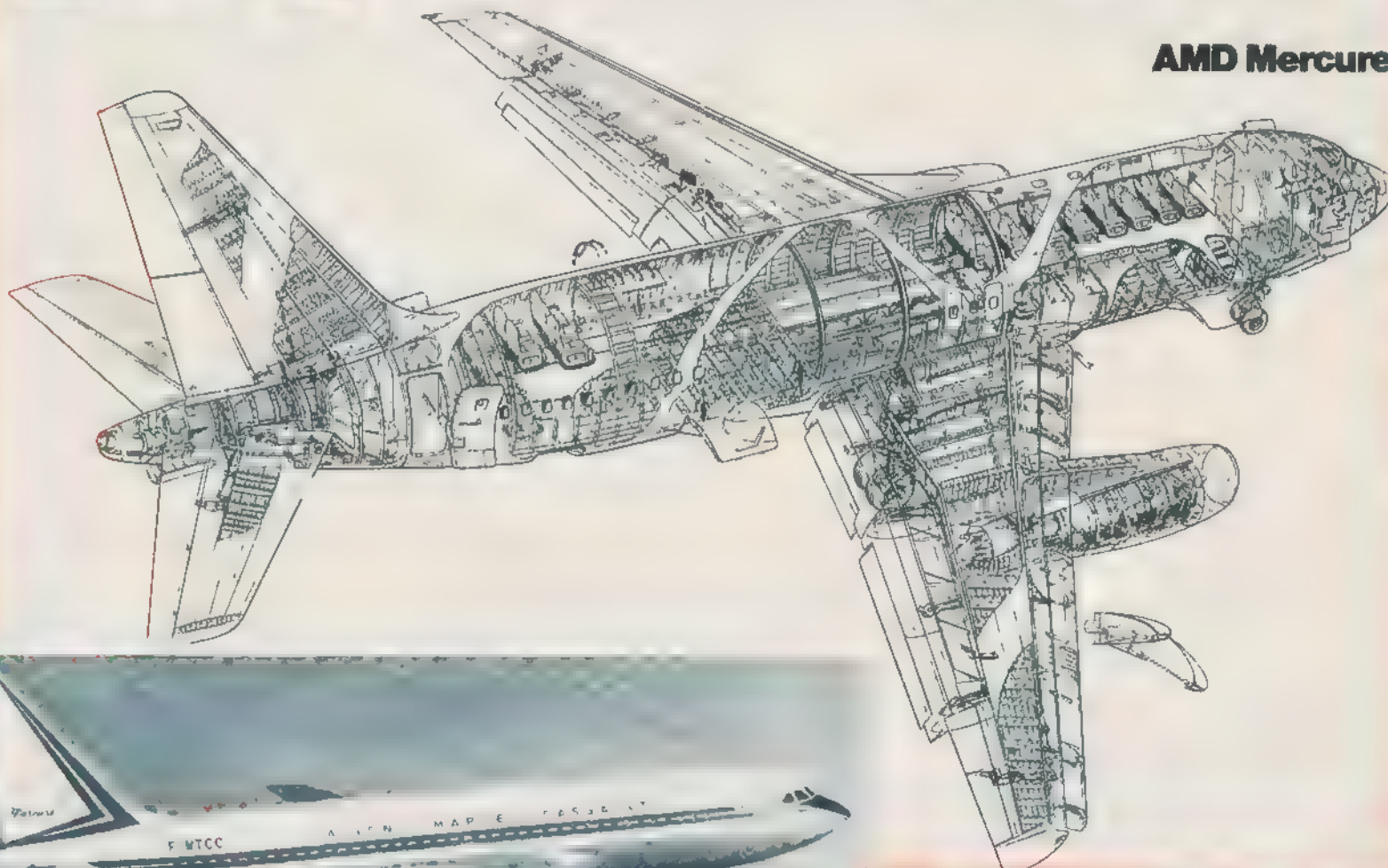


FRANCUSKI SAMOŁOT PASAŻERSKI

Przekrój perspektywiczny przedstawia nowy francuski samolot pasażerski AMD „Mercure” na trasy krótkie. Prototyp oblatano 28.V.1971 r. Jest on przewidziany jako następca słynnej „Caravelle”. „Mercure” ma wejść na linie w 1973 r. Liczba przewożonych pasażerów 150—180. Przewidywane awiatowe zapotrzebowanie na samolot tej klasy

wynosi ok. 1500 maszyn, 2 silniki turbopropylowe dwuprzepływowe JT8D — 15 o ciągu 2 x 7 030 kG. Załoga — 3 osoby. Rozpiętość — 30,35 m, długość — 34,0 m, wysokość — 11,35 m. Ciężar własny — 28 500 kg, ciężar użyteczny — 16 100 kg, ciężar całkowity max. — 52 600 kg. Prędkość przelotowa (6 100 m) — 535 km/h, prędkość lądowania — 217 km/h, zasięg z max. ładunkiem — 1 400 km.

AMD Mercure





AEROKLUB

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA

PAŹDZIERNIK 1972

W tym roku już po raz szesnasty rozegrano mistrzostwa Polski w sporcie spadochronowym. Przeprowadzono je w dniach od 25 sierpnia do 3 września w Katowicach i Rudzie Śląskiej. Na starcie stanęło 76 zawodników, w tym 19 skoczków zagranicznych (Północna Grupa Wojsk Radzieckich — 6, Niemiecka Republika Demokratyczna — 9, Czechosłowacja — 4). Mistrzostwa rozegrane pod honorowym kierownictwem i patronatem gospodarzy województwa katowickiego w osobach: zastępcy członka Biura Politycznego KC, I sekretarza KW PZPR w Katowicach, Zdzisława Grudnia oraz członka Rady Państwa, przewodniczącego Prezydium WRN w Katowicach, gen. bryg. Jerzego Ziętka.

Zgodnie z regulaminem mistrzostw przeprowadzono 3 konkurencje.

Na tegorocznych mistrzostwach Polski padł rekord wyników absolutnych (0,00 m) w skokach na celność lądowania. Rezultaty uzyskane przez poszczególnych skoczków i ich udział w wynikach absolutnych podano w zestawieniu, które nie wymaga komentarza.

- słaba kontrola prowadzonego treningu (tak w czasie jego trwania jak i po jego zakończeniu),
- nie zwracanie uwagi na zajęcia uzupełniające, a szczególnie ćwiczenia gimnastyczne,
- nieprawidłowe zaopatrzenie klubów w sprzęt spadochronowy.

W skokach grupowych na celność lądowania uzyskano gorsze wyniki aniżeli w skokach pojedynczych. Po prostu konkurencję tę rozgrywano przy zmiennych a tym samym trudniejszych warunkach pogodowych. Dużą niespodzianką w skokach grupowych sprawiła drużyna Aeroklubu Rzeszowskiego, która ostatecznie uplasowała się na trzecim miejscu. Jeśli dopowiemy, że dwa pierwsze miejsca zajęły drużyny ze sportowych klubów wojskowych, to bardziej jeszcze uwidoczni się sukces sportowców cywilnych z Rzeszowa.

Skoczkowie zagraniczni w tej konkurencji, poza jednym zawodnikiem radzieckim — Dimitriem Walawinem, który uplasował się na 8 miejscu, nie byli zbyt groźnymi przeciwnikami naszych sportowców.

W porównaniu do skoków na celność lądowa-

STAĆ NAS NA WIĘCEJ

DOPIERO w tym roku po raz pierwszy nasi samolotowi rajdowcy mieli możliwość szerokiej konfrontacji swoich umiejętności z zagranicznymi rywalami. Wyniki dobrze znamy. Sześć pierwszych miejsc na I Międzynarodowym Samolotowym Rajdzie Przyjaźni o memorial Zwirki i Wigury oraz 2, 4 i 7 pozycja w mistrzostwach Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Nie można tu więc mówić o przypadkowym sukcesie czy „wyszrale” pojedynczego zawodnika. Reprezentowali nasze barwy także mniej znani piloci, spoza ścisłej czołówki i również osiągnęli przyzwoite wyniki.

A przecież nie ulega wątpliwości, że piloci samolotowi u naszych południowych i zachodnich sąsiadów dysponują niemalymi kwalifikacjami zawodniczymi. Nazwisko takiego, na przykład, Fialy znane jest w całej Europie, gdyż niejednokrotnie osiągał on wysokie lokaty w rajdach międzynarodowych. Nasi piloci zatem osiągnęli sukcesy sportowe w walce z silnymi konkurentami.

Chwaliliśmy już „Wilgi” po tegorocznym X Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów. W konfrontacji z samolotami innych typów okazało się, że dla celów nawigacji, turystyki i w ogóle sportu rajdowego nasze samoloty nadają się zupełnie dobrze i umożliwiają pilotom walkę o czołowe pozycje.

W sumie wniosek po występach naszych pilotów i samolotów na międzynarodowych zawodach rajdowo-nawigacyjnych jest oczywisty: mamy co pokazać za granicą. Zarówno umiejętności polskich pilotów samolotowych jak i jakość produkowanego u nas sprzętu pozwalają liczyć na znacznie większe sukcesy, aniżeli te, które dotychczas były naszym udziałem.

Trwają obecnie prace przy układaniu kalendarza imprez sportowych na rok 1973, planowane też są przy tej okazji kontakty międzynarodowe. Najlepsza więc pora ku temu, aby przewidzieć udział naszych rajdowców samolotowych w czołowych imprezach europejskich. Takich, które nie tylko liczą się pod względem sportowym, ale również i takich, w których sukcesy „Wilgi” będą najlepszą reklamą tego samolotu.

Nie może być to program minimum. Psu na budę zda się bowiem pojedynczy udział w jakiejś peryferyjnej imprezie „aby najtańszej”. Tak dobrze się składa, że w roku przyszłym nie będzie żadnych mistrzostw świata i dewizowe konto Aeroklubu PRL zostanie mniej obciążone. Sądźmy również, iż w propagowaniu zalet „Wilgi” zainteresowany jest przemysł lotniczy, który może i powinien partycypować w kosztach udziału naszych reprezentantów w poważnych zawodach rajdowo-nawigacyjnych.

Dobry przykład daje tu przemysł motoryzacyjny, którego inwestycje w sportowe występy „Polskiego Fiata” owocują w postaci koniunktury na ten samochód w najbardziej nawet zmotoryzowanych krajach Europy. A dalszemu, nasi piloci samolotowi na „Wilgach” mają w swoich szeregach niejednego kandydata na „lotniczego Zasadę”. Ba, lotnicy mają nawet o ile bogatsze tradycje z pięknych dalekich przelotów i międzynarodowych rajdów...

STAĆ NAS NA WIĘCEJ. To pozytywne i aktualne hasło, które robi karierę w wielu dziedzinach naszego życia gospodarczego i społecznego, z jakimś dziwnym trudem toruje sobie drogę w lotniczym sporcie. Sądze, że wyprowadzenie na arenę międzynarodową polskich pilotów samolotowych i firmowanych przez PZL maszyn „Made in Poland” będzie właściwym krokiem ku realizacji tego hasła.

(pom)

XVI SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Wielu skoczków zaliczyło sporo dobrych wyników w granicach od 0,01 m do 0,20 m. Są to rezultaty, które także cieszą i wskazują na możliwość dopracowania techniki lądowania.

Do ścisłej czołówki zawodników w tej konkurencji należy zaliczyć: Sylwestra Jakubowskiego (6 wyników absolutnych), Romana Łapuckiego (6 wyników absolutnych), Władysława Koźmińskiego (5 wyników absolutnych) i Wiesława Lencznera (5 wyników absolutnych). Wszyscy oni zaprezentowali, a potwierdziły to wyniki, wysoki poziom zawodniczy zarówno w technice jak i w taktyce lądowania.

Głównymi przeszkodami na drodze do osiągnięcia wyższego poziomu zawodniczego — w skokach na celność lądowania są:

- nierównomiernie rozłożony trening skoczków w aeroklubach regionalnych, jego brak lub nieodpowiedni kierunek,

nia nieco inaczej przedstawia się sytuacja w akrobacji spadochronowej. Jest to bez wątpienia konkurencja trudna, wymagająca szybkiego refleksu, dużej koncentracji oraz pracy ciałem podczas wykonywania salt i spiral. Najwyżej oceniane są wiazanki figur akrobacji prezentowane w jak najkrótszym czasie i dokładnie a więc bez punktów karnych. Stąd też im bardziej skoczek jest sprawny fizycznie, tym lepiej wykona akrobację.

Najlepszym tegorocznym akrobatą spadochronowym okazał się Stanisław Sidor: na drugim miejscu uplasował się Ryszard Olszowy, a na trzecim Jan Kulis. Wysokie noty uzyskane za skoki w akrobacji pozwoliły tym trzem skoczkom na zajęcie tych samych miejsc w klasyfikacji końcowej mistrzostw. Oni to, nie zagrożeni jednak do końca, stoczyli zacięty pojedynek sportowy o każdy ułamek sekundy z dwoma groźnymi przeciwnikami: Józefem Łuszczy i Kazimierzem Skowronem. Dużą rewelacją, również w akrobacji, okazał się Stanisław Barwik z Bydgoszczy. W tym miejscu trzeba z satysfakcją stwierdzić, iż duże postępy poczynili: Janusz Mac, Lesław Panaś, Wiesław Szolc i Andrzej Halik. Natomiast wyraźnym zaskoczeniem okazało się zajęcie 13—15 miejsc przez doświadczonych zawodników Władysława Koźmińskiego i Sylwestra Jakubowskiego.

W akrobacji, podobnie jak skokach celnościowych, najlepszą zawodniczką była Anna Kwaśnik z Wrocławia.

Komisja sędziowska dość surowo oceniała akrobację. Dlatego też wielu skoczków otrzymało punkty karne, głównie za niedokładność. Surowe oceny wpłynęły ponadto na wydłużenie czasu wykonywania akrobacji.

I znowu wnioski, jakie się nasuwają, można sprowadzić do:

- rozszerzenia możliwości treningowych w aeroklubie i
- zwrócenia większej uwagi na ćwiczenia gimnastyczne, szczególnie młodych sportowców wychowujących.

Z akrobacją spadochronową nadal nie jest najlepiej. Przede wszystkim trzeba stwierdzić, iż ogólnie poziom akrobacji znacznie się podniósł przy czym wyraźnie polepszyła się sama poprawność wykonania wiazanek figur akrobacji. Szczególnie widoczna jest ona u skoczków młodszych. Czołowi natomiast nasi sportowcy spadochronowi nie zaprezentowali na tegorocznych mistrzostwach wysokiego poziomu. I oni też pokazali akrobację z punktami karnymi. Skoczkowie nasi



Najlepsi zawodnicy XVI SpadMP na podium dla zwycięzców: 1 — mistrz Polski — Stanisław Sidor, 2 — wicemistrz Polski — Ryszard Olszowy, 3 — Jan Kulis.

DOKONCZENIE NA STR. II

muszą usilnie pracować nie tylko nad czystością wykonania i wiązania poszczególnych figur, lecz przede wszystkim nad szybkością ich wykonania.

O dobrych wynikach na tegorocznych mistrzostwach Polski zdecydowały zarówno dobre warunki atmosferyczne przy jakich rozgrywano poszczególne konkurencje, jak również coraz lepszy sprzęt, jakim dysponują nasi zawodnicy. Ale nie jest to jeszcze sprzęt klasy najwyższej.

Dzięki dobremu warunkom pogodowym mistrzostwa rozegrano szybko i sprawnie. W Katowicach uczyniono wszystko, aby mistrzostwa były nękalną atrakcją. Trud zarządu i pracowników aeroklubu, odpowiedzialnych za mistrzostwa tegoroczne w obsadzie międzynarodowej, przyniósł rezultaty: uśmiech, przyjaźń i szlachetną rywalizację sportową.

Jak każde mistrzostwa zamykamy refleksjami i wnioskami.

● Decyzję wprowadzenia do regulaminu sześciu skoków na celność lądowania i czterech w akrobacji należy uznać za pozytywną i nowocześnie. W przyszłości należałoby podnieść liczbę skoków do ośmiu, a później do dziesięciu w skokach na celność lądowania; w akrobacji spadochronowej natomiast do pięciu, a następnie do sześciu skoków. W regulaminie mistrzostw świata proporcje te są już ustalone (10 i 6) i zgodnie z opinią obserwatorów, sędziów i zawodników okazały się prawidłowe.

● Należałoby przedyskutować problem stopniowego wprowadzania do regulaminu nowej konkurencji, zresztą bardzo przyszłościowej sztafety spadochronowej połączonej z tworzeniem początkowo gwiazd trzyosobowych, a następnie cztero- i pięcioosobowych. W tej dziedzinie, w porównaniu do zagranicy, mamy duże opóźnienia. Nie negujemy, że próby w tej nowej konkurencji prowadzone są już od pewnego czasu i to z powodzeniem w naszym kraju, ale wypada je zaliczyć nadal do raczkujących.

● Próbe zbliżenia mistrzostw do ludności należy uznać za udaną i obiecującą na przyszłość. Skoki, jakie przeprowadzono w Rudzie Śląskiej, przeszły najsmielsze oczekiwania, nie tylko zarządu Aeroklubu Śląskiego, władz miejskich Rudy Śląskiej, ale i samych skoczków. Zainteresowanie skokami było olbrzymie. Oglądało je wiele tysięcy mieszkanców tego przemysłowego miasta. Spadochroniarstwo jako sport widowiskowy trzeba wykorzystywać przy każdej nadarzającej się okazji do zapoznania się z nim miejscowej ludności, a szczególnie młodzieży.

● Czy mistrzostwa Polski organizować nadal w obsadzie międzynarodowej? Fakt ten ma za-

równie zwolenników jak i przeciwników. Zwolennicy zapraszania skoczków zagranicznych uważają, iż wnoszą oni do mistrzostw elementy nowości i wymiany doświadczeń. W tym przypadku winien być spełniony zasadniczy warunek udziału tych skoczków: poziom zapraszanych zawodników zagranicznych musi być wysoki, a nawet zbliżony do czołówki światowej. Chodził przecież o rangę mistrzostw Polski. Przeciwnicy zapraszania skoczków zagranicznych są zdania, że mistrzostwa Polski należałoby rozgrywać zamiast w obsadzie 70 zawodników — jedynie 35—40 sportowców. Natomiast dla 30—35 skoczków rozgrywać zawody międzynarodowe (każdego roku lub co dwa lata).

● Ważnym, ale jednocześnie jeszcze niedocenianym, elementem podnoszenia poziomu zawodniczego jest organizowanie kursów względnie zgrupowań wyczynowych dla wyróżniających się poziomem zawodniczym skoczków. Hasła: „zielone światło dla młodych skoczków”, „szukamy młodych talentów” winny przyświecać w codziennej pracy Wydziałowi Spadochronowemu Aeroklubu PRL. Sporo w tej dziedzinie się robi, ale jeszcze za mało w skali całego kraju. Many w naszym kraju wielu zdolnych i obiecujących sportowców spadochronowych. Trzeba stworzyć im warunki dobrego treningu wyczynowego. W klubach możliwości w tej dziedzinie są często ograniczone.

● Kolejne mistrzostwa Polski (w 1973 r.) rozegrane zostaną prawdopodobnie w Szczecinie. Warto już dzisiaj zastanowić się nad możliwością przeprowadzenia tej ogólnopolskiej imprezy sportowej na monotypie. Start każdego zawodnika na jednym, wybranym przez organizatora typie spadochronu, zapewniłby mu ujednolicenie doskonałości sprzętu. Czynnikiem ten odgrywa również pewną rolę, często decydującą, w uzyskiwaniu wyników w konkurencjach celnościowych.

● Opracowanie zestawu ćwiczeń gimnastycznych dla skoczków oraz rozpowszechnianie ich w aeroklubach regionalnych, obozach i zgrupowaniach szkoleniowych.

Należy oczekiwać, że na przyszłorocznych mistrzostwach Polski nasi najlepsi sportowcy spadochronowi zaprezentują wyższy poziom zawodniczy niż w Katowicach. Tegoroczne bowiem mistrzostwa były tego zapowiedzią. XVI SpadMP zapoczątkowały nowy etap znamionujący wyraźny wzrost poziomu sportowego naszych skoczków. Był to turniej, który będziemy długo pamiętać, turniej, który wskazał, że dysponujemy zapleczem młodych, dobrze zapowiadających się skoczków. I to powinno nas cieszyć. (m)

WYNIKI ABSOLUTNE (0,00 m) UZYSKANE NA XVI SpadMP

Lp.	Nazwisko	1	2	3	4	5	6
1	S. Jakubowski	9	6	3	8	1	13—15
2	R. Lapucki	8	6	2	16	2	23
3-7	W. Lenczner	6	5	1	13	4	18
2-7	R. Olszowy	6	4	2	2	7	2
3-7	J. Luszczycki	6	4	2	5	14	4
3-7	W. Szele	6	4	2	18	41	11
3-7	J. Bober (Rzeszów)	6	4	2	24	63	22
8-11	W. Koźmiński	5	5	—	10	3	13—15
8-11	A. Kwaśnik	5	3	2	14	12	29
8-11	Z. Brongiel	5	3	2	45	27	54
8-11	S. Orzech	5	4	1	31	44—45	83
12-17	K. Skowron	4	4	—	4	10	5
12-17	J. Mac	4	4	—	6	15	8
12-17	M. Zapart	4	3	1	68	18	72
12-17	J. Bober (Gliwice)	4	2	2	17	29	19
12-17	J. Zwierzchowska	4	4	—	23	36	25
12-17	A. Nawracaj	4	3	1	12	8	16
18-26	J. Talarczyk	3	3	—	28—29	5	34—36
18-26	S. Sidor	3	3	—	1	8	1
18-26	J. Boszczyk	3	3	—	26	17	31
18-26	R. Kopijczuk	3	2	1	32	11	34—36
18-26	W. Urbuś	3	3	—	61	23	67
18-26	J. Makowski	3	3	—	39	39	42
18-26	J. Bugaj	3	2	1	57	51	60—61
18-26	P. Bugajski	3	3	—	67	69	66
18-26	E. Burakowski	3	1	2	42	68	37
27-37	J. Kuliś	2	3	—	3	13	3
27-37	L. Panaś	2	2	—	8	19	9
27-37	C. Kudiek	2	3	—	41	21	47
27-37	Z. Dział	2	2	—	34	32	33
27-37	S. Barwik	2	1	1	11	33	7
27-37	W. Świegoda	2	1	1	31	36	29
27-37	S. Mikrut	2	2	—	47	42	48
27-37	K. Pączkowska	2	3	—	27	46—47	27
27-37	R. Wiśniewski	2	2	—	22	49	17
27-37	E. Wierzbowski	2	2	—	53	60	53
27-37	J. Woiski	3	1	1	73	74	68
38-46	T. Wierczek	1	1	—	44	24	51
38-46	J. Włodarczyk	1	1	—	37	25	39
38-46	H. Lubina	1	1	—	70	27	73
38-46	W. Szafranski	1	1	—	50	38	37
38-46	A. Hallik	1	1	—	20	54	12
38-46	J. Haloń	1	1	—	28—29	37	28
38-46	H. Rozwadowski	1	1	—	33	69	10
38-46	J. Ródrzejczyk	1	1	—	74	72	71

9	zawodnicy polscy	142	113	30	0	0	0
	zawodnicy ZSRR	16	9	7			
	zawodnicy CSRS	10	9	1			
	zawodnicy NRD	19	14	5			

razem wyników absolut. 194 151 43

Oznaczenia: 1 — ogółem wyników absolutnych, w tym 2 — w skokach pojedynczych, 3 — w skokach grupowych, 4 — miejsce w klasyfikacji końcowej, 5 — w celności, 6 — w akrobacji.

XVI SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Katowice • 25.VIII.+3.IX.1972

Lp.	Imię i nazwisko	Klub	Łącznie pkt.	KONKURENCJA I							KONKURENCJA II				
				Celność lądowania							Ogółem pkt.	Akrobacja			Ogółem pkt.
1	Stanisław Sidor	WKS "Orleń"	8,390	0,00	0,09	0,20	0,01	0,90	0,00	0,050	8,40	8,00	8,50	8,46	8,34
2	Ryszard Olszowy	WKS "Śląsk"	8,653	0,00	0,00	0,00	0,21	0,05	0,00	0,043	9,16	8,70	8,00	8,60	8,61
3	Jan Kuliś	Częstochowa	8,885	0,20	0,02	0,00	0,00	0,13	0,18	0,085	8,83	8,80	8,70	8,90	8,80
4	Kazimierz Skowron	WKS "Wawel"	9,001	0,00	0,28	0,03	0,00	0,00	0,00	0,051	9,00	8,90	9,40	8,50	9,95
5	Józef Luszczycki	WKS "Wawel"	9,016	0,07	0,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,086	8,60	8,50	9,03	9,60	8,93
6	Janusz Mac	Rzeszów	9,121	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,46	0,091	8,63	9,20	9,16	9,16	9,03
7	Włodzisław Narzikulow	PGWR	9,133	0,00	1,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,173	8,90	9,33	8,83	8,80	8,96
8	Lesław Panaś	WKS "Wawel"	9,220	0,60	0,19	0,00	0,00	0,30	0,05	0,170	9,30	9,33	8,46	9,10	9,05
9	Sylwester Jakubowski	WKS "Śląsk"	9,330	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,000	9,80	9,10	9,80	8,63	9,33
10	Włodzisław Koźmiński	WKS "Śląsk"	9,331	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,001	9,23	9,30	9,00	9,80	9,33
11	Stanisław Barwik	Bydgoszcz	9,368	0,00	0,04	0,07	0,26	0,27	1,45	0,348	9,00	9,10	9,40	8,56	9,01
12	Andrzej Nawracaj	WKS "Wawel"	9,391	0,00	0,00	0,08	0,00	0,06	0,11	0,041	9,36	9,20	9,86	9,00	9,35
13	Wiesław Lenczner	WKS "Śląsk"	9,455	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,005	9,16	9,80	9,66	9,20	9,45
14	Anna Kwaśnik	Wrocław	9,591	0,02	0,44	0,03	0,00	0,00	0,00	0,081	8,90	9,63	9,33	10,20	9,54
15	Petra Plumert	NRD	9,623	0,10	0,47	0,20	0,41	0,00	0,58	0,293	8,93	9,80	8,60	10,00	9,33
16	Roman Lapucki	WKS "Wawel"	9,750	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,000	9,46	10,70	9,76	9,10	9,75
17	Jan Bober	Gliwice	9,775	0,09	0,06	0,24	0,00	0,00	1,38	0,295	9,60	9,50	10,33	8,50	9,48
18	Wiesław Szele	Krosno	9,776	3,44	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,596	9,80	9,10	9,50	8,36	9,19
19	Henry Sohaal	NRD	9,826	0,89	0,00	0,00	0,06	0,29	0,12	0,226	10,40	8,50	10,40	9,13	9,60
20	Andrzej Hallik	WKS "Wawel"	10,036	3,76	0,40	0,75	0,04	0,00	0,07	0,836	9,93	9,06	8,83	9,00	9,20
21	Hans Schulze	NRD	10,076	0,00	0,07	0,94	0,00	0,17	0,00	0,196	9,30	10,20	9,52	10,50	9,88
22	Ryszard Wiśniewski	Inowrocław	10,093	1,99	0,70	0,24	1,47	0,00	0,00	0,733	9,83	8,66	9,26	9,70	9,36
23	Janina Zwierzchowska	Wrocław	10,255	0,00	1,04	0,91	0,00	0,00	0,00	0,325	9,30	9,55	10,40	10,50	9,93
24	Jan Bober	Rzeszów	10,796	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	6,88	1,156	9,83	9,70	9,06	10,20	9,64
25	Maria-Luise Rieding	NRD	10,805	0,24	0,00	0,10	0,00	0,00	0,29	0,105	11,10	9,80	11,70	10,20	10,70
26	Jerzy Boszczyk	Kielce	10,846	0,33	0,00	0,16	0,00	0,00	0,21	0,116	11,43	11,03	10,33	10,16	10,73
27	Krzyszyna Pączkowska	Gliwice	10,913	0,64	2,33	1,10	0,00	0,03	0,00	0,693	9,80	10,20	10,50	10,40	10,22
28-29	Jan Talarczyk	Bydgoszcz	10,936	0,00	0,02	0,00	0,15	0,05	0,00	0,036	11,00	11,00	10,63	11,00	10,90
28-29	Jacek Haloń	Rzeszów	10,936	0,49	0,52	0,00	3,75	0,24	0,56	0,926	10,46	9,90	10,00	9,70	10,01
30	Dmitrij Walawin	PGWR	10,948	0,06	0,11	0,00	0,12	0,00	0,00	0,048	10,90	11,33	10,40	11,00	10,90
31	Wiktor Świegoda	WKS "Wawel"	10,958	0,49	0,24	2,17	0,10	0,00	0,11	0,518	10,30	9,80	10,70	10,96	10,44
32	Ryszard Kopijczuk	Gliwice	10,971	0,03	0,00	0,13	0,19	0,00	0,08	0,071	10,50	11,50	10,50	11,10	10,90
33	Henryk Rozwadowski	Rzeszów	11,183	0,00	0,47	1,51	0,18	0,04	10,00	2,033	8,80	9,00	9,60	9,20	9,15
34	Zbigniew Dzius	Krosno	11,190	0,02	1,21	0,00	0,70	0,00	0,11	0,340	8,20	9,50	16,00	9,60	10,85

PODSTAWA prowadzonej przez Aeroklub PRL działalności szkoleniowej i sportowej jest zaplecze techniczne. Istotną rolę w tym zapleczu spełniają Lotnicze Zakłady Naprawcze w Krośnie n.Wisłokiem. Zostały one powołane do życia 1 stycznia 1957 roku pod nazwą Okręgowe Warsztaty Lotnicze i nastawione były wyłącznie na remont szybowców.

Choć trudno było skompletować wysoko kwalifikowaną kadrę, niezbędną do tego rodzaju prac, to dość szybko zakłady opanowały nie tylko naprawy szybowców, ale też i samolotów. Pierwszą poważną pracą w tym zakresie była odbudowa serii samolotów Zlin-26 w latach 1958-59.

Z czasem oprócz napraw szybowców i samolotów LZN w Krośnie przystępuje również do produkcji i napraw licznych asortymentu części zamiennych do sprzętu lotniczego. LZN wykonuje więc:

- naprawy śmigieł o stałym i zmiennym skoku do samolotów CSS-13, „Junak-2”, „Junak-3”, Zlin-26 i Jak-18,
- naprawy zbiorników paliwowych i olejowych w tychże typach samolotów,

LOTNICZE ZAKŁADY NAPRAWCZE W KROŚNIE

- naprawy goleni podwozia i innych części,
- produkcji piast kół szybowcowych (opracowanie konstrukcyjne LZN),
- produkcję wozów transportowych konstrukcji drewnianej oraz uniwersalnych metalowych wozów transportowych (opracowanie konstrukcyjne LZN),
- prace pomocnicze związane z wyposażeniem ekip na mistrzostwa świata,
- usprawnienia i zmiany konstrukcyjne (zaopiecznienie antykorozyjne) na samolotach „Gawron” w wersji lotniczej,
- modyfikację samolotu Zlin-26 na „Beskida-I”,
- półprototyp samolotu „Kania”.

Aktualny bilans piętnastoletniej działalności krosnieńskich Lotniczych Zakładów Naprawczych zamyka się liczbą 1315 remontów szybowców i samolotów różnych typów, w tym aż 469 samolotów.

Zakres dotychczasowej działalności jak i ogólna liczba wykonanych napraw wyjątkowo najlepsze świadectwo założył LZN w Krośnie, która mimo iż natrafiała na przeróżne trudności zawsze wywiązywała się z nałożonych planów i wykonywała jeszcze różne dodatkowe prace.

Wyrazem uznania władz państwowych i Aeroklubu PRL dla pracy załogi LZN-u jest długi wykaz odznaczeń, medali i wyróżnień, które otrzymali pracownicy zakładów.

Nigdy zresztą nie zabrakło załogi LZN, kiedy chodziło o podejmowanie okolicznościowych czynów produkcyjnych bądź realizowanie prac społecznych.

W sumie, kiedy mówimy, że zaplecze techniczne Aeroklubu PRL „spełnia dobrze swoje zadania”, pamiętajmy o Lotniczych Zakładach Naprawczych w Krośnie, które do tego zaplecza należą.

II SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚLĄSKA W SKOKACH NA STADION

W dniach 8-10 września br. rozegrano na lotnisku Aeroklubu Częstochowskiego II Spadochronowe Mistrzostwa Śląska w Skokach na Stadion. W mistrzostwach uczestniczyło 31 zawodników ze wszystkich aeroklubów województwa katowickiego, w tym najmłodsza drużyna spadochronowa z Aeroklubu ROW w Rybniku, gdzie instruktorem i kierownikiem sekcji spadochronowej jest R. Skrzypczak.

W konkurencji indywidualnej skoków na celność lądowania z wysokości 800 m zwyciężyli: J. Bober (Gliwice) — 0,11 pkt., J. Kulis (Częstochowa-I) — 0,20 pkt., K. Fołtyński — junior (Częstochowa-I) — 0,82 pkt. W rozegranej po raz pierwszy w Polsce sztafecie spadochronowej z wysokości 2,5 tys. metrów, gdzie była również oceniana celność lądowania, zwyciężył zespół Aeroklubu Gliwickiego w składzie: Bober, Koplejczuk — 3,85 pkt. przed Częstochową-I (Więciek, Kulis) — 11,83 pkt., i drużyną Aeroklubu Bielsko-Białej (Jędrzejczyk, Matysiak) — 22,34 pkt. W skokach grupowych z wysokości 1000 m najlepsze okazały się drużyny spadochroniarzy z Aeroklubów: Częstochowa-I, Katowice, Gliwice. Indywidualnie zwycięzcami mistrzostw zostali: Jan Kulis — Częstochowa, Krzysztof Fołtyński — Częstochowa i Krystyna Pączkowska — Katowice. Drużynowo zawody wygrali zawodnicy Aeroklubu Częstochowskiego — 25,88 pkt. przed swymi kolegami z Gliwic — 42,67 pkt. i Bielska-Białej 63,31 pkt. Zdobywca I miejsca, aktualny wicemistrz Polski w spadochroniarstwie — J. Kulis zdobył puchar ufundowany przez Przewodniczącą MKKFIT w Częstochowie.

W. MAJAK

Krzysztof Fołtyński (Częstochowa) zdobył tytuł wicemistrza Śląska w skokach na stadion.

Zdjęcie: Zbigniew Nowak



PIĘCIOBÓJ W MIELCU

PREZ sześcioletni laty Aeroklub Mielecki podjął piękną inicjatywę rozgrywania wieloboju spadochronowego — nowoczesnej i niezwykle atrakcyjnej konkurencji w tej dziedzinie sportu. Trudności, jak łatwo się domyślić, nie brakowało, a mimo to w kolejnych latach impreza Aeroklubu Mieleckiego odbywała się i zyskiwała coraz większą renomę u spadochroniarzy w całym kraju.

We wrześniu br. odbył się już VI OGÓLNOPOLSKI NOWOCZESNY PIĘCIOBÓJ SPADOCHRONOWY, zorganizowany pod protektorem Zarządu Zakładowego ZMS WSK Delta Mielec przez miejscowy aeroklub.

Na starcie imprezy stanęło 51 skoczków, zgrupowanych w 17 zespołach. Przebieg zawodów był interesujący, choć złe warunki atmosferyczne uniemożliwiły rozegranie jednej z konkurencji — skoków dziennych na celność lądowania z wysokości 1000 m. Autorzy regulaminu byli na szczęście przewidujący i wstawili klauzulę, że do rozegrania zawodów wystarczą cztery konkurencje. Tyle też się odbyło.

I konkurencją stanowił bieg przelajowy na dystansie 1000 m (dla mężczyzn) i 500 m (dla kobiet). Najlepsi w tej próbie: 1. Krystian Kaik (WKS Wawel) — 3'07,1", 2. Eugeniusz Zieliński (Radom) — 3'07,7", 3. Danuta Topór (WSWF) — 1'30,2".

Strzelanie z kbka'u było II konkurencją. Odległość od tarczy — 50 m, postawy — stojąca i kłęcząca. Najlepsi strzelcy wśród spadochroniarzy: 1. Sławomir Twarkowski (Wrocław) — 770 pkt., 2. Krystian Kaik (WKS Wawel) — 710 pkt., 3. Wiktor Świągoda (WKS Wawel) — 600 pkt.

Emocjonująca była III konkurencja — nocne skoki na celność lądowania (natychmiastowe otwarcie spadochronu). Zwyciężyli w tej próbie: 1. Czesław Kudłak (Jelenia Góra) — 1000,8 pkt., 2. Emil Więciek (Częstochowa) — 1088 pkt., 3. Jan Leśniak (Kraków) — 1093,2 pkt.

Ostatnią IV konkurencją był wyścig pływacki na dystansie 100 m (dla mężczyzn) i 75 m dla kobiet. W pływaniu triumfowali: 1. Janusz Talarczyk (WSWF Wrocław) — 1'05,0 pkt., 2. Krystian Kaik (WKS Wawel) — 1'03,9 pkt., 3. Danuta Topór (WSWF Wrocław) — 1'03,5 pkt.

W łącznej klasyfikacji człowiek miejsca zajęli: 1. Krystian Kaik (WKS Wawel Kraków) — 3'22,5 pkt., 2. Czesław Kudłak (Jelenia Góra) — 3'57,4 pkt., 3. Wiktor Świągoda (WKS Wawel Kraków) — 3'47,4 pkt., 4. Eugeniusz Szumielek (Wrocław) — 3'45,9 pkt., 5. Eugeniusz Zieliński — 3'45,9 pkt., 6. Eugeniusz Zieliński — 3'45,9 pkt.

skł (Radom) — 3'34,1 pkt., 8. Marcin Jaxa-Rożen (Jelenia Góra) — 3'37,9 pkt., 9. Sławomir Kwiatkowski (Wrocław) — 3'275 pkt. Sklasyfikowano 51 zawodników.

W punktacji zespołowej najlepsze drużyny reprezentowały: 1. WKS Wawel Kraków — 10'351,9 pkt., 2. Jelenia Góra — 9'882,8 pkt., 3. WSWF Wrocław — 9'521,0 pkt., 4. Wrocław — 9'420,1 pkt.

Przebieg zawodów wykazał wysoką formę sportową zawodników reprezentujących WKS Wawel oraz — co jest szczególnie godne podkreślenia — Aeroklub Jeleniogórski. Jak wiadomo, Wrocław ze swoją WSWF jest silnym ośrodkiem spadochronowym i zwycięstwo skoczków z Jeleniej Góry nad tym potentatem i wszystkimi pozostałymi klubami jest cenne. Chcielibyśmy w innych — takich właśnie powiatowych — aeroklubach widzieć tak prężne sekcje spadochronowe.

Skończyła się organizacja zawodów spadochronowych, a szczególnie za sprawne i bezawaryjne przeprowadzenie VI Nowoczesnego Pięcioboju Spadochronowego, należą się słowa uznania dla Komitetu Zakładowego ZMS WSK Delta Mielec i Aeroklubu Mieleckiego.

Kierownikiem zawodów był Kazimierz TYRLIK — kierownik Aeroklubu Mieleckiego, głównym sędzią — Tadeusz GANCARZ, kierownikiem sportowym — Krzysztof MIRSKI, gospodarzem — Witold KULIŃSKI. (pl)

POZNAŃSKA III LIGA SZYBOWCOWA

27 pilotów z aeroklubów — Zielonogórskiego, Szczecińskiego, Ostrowskiego, Poznańskiego oraz CWL Leszno (płotka) stanęło na starcie III Okręgowych Zawodów Szybowcowych, które rozegrano na lotnisku w Kobylnicy (k. Poznania), w dniach 5-13 sierpnia br.

37 zawodników, a tylko czterech miejsc premiowane awansem do zawodów „Grzeszyka”; trudno się zatem dziwić nerwowej atmosferze na starcie — każdy chce być przynajmniej czwartym.

Tymczasem pierwsza konkurencja godziła zawodników — wyznaczony jako zadanie w dniu 5 sierpnia trójkąt 120 km kończył się gremialnym „siadaniem” w polu. Tylko A. Rataj przelatuje 100 km.

Następnego dnia pogoda niewiele lepsza, a kierownik sportowy WL Szajkowski zarządził trójkąt Kobylnica — Inowrocław — Kępno — Kobylnica, długości 225 km. Podstawa chmur — 1400 m; zachmurzenie — 3/8 Cu, później pełne. Nikt nie zwieka z odejściem. W rejonie lotniska piloci mają kłopoty z „wykręceniem”, toteż ci z końca kolejki przecinają taśmę z holu. W okolicy Inowrocławia pełne pokrycie w promieniu około 30 km. Znad punktu szybowca „pełna” na maksymalnym zasięgu: kto ma szczęście, łapie w końcu na 200-300 m jakieś wzniesienie i jest prawie w domu, gdyż w okolicach Kępna świeci słońce. Metę osiągnęło 7 zawodników (6 „Fok” i 1 „Pirat”) — czas zwycięzcy, A. Sikora — 3'34 godz., a słodmy St. Makne — 3'37 godz.

7 sierpnia pogoda się poprawiła — podstawa chmur podniosła się do 1500 m przy pokryciu 1-2/8 Cu. Zadanie dnia — docel powrót Kobylnica — Ostrow — Kobylnica, długości 196 km. Ostatnie 70 km to termika bezchmurna. Wznoszenia — około 2 m/s. Najszwabi byli: Piotrowiak, na „Piracie” — 3'05 godz., przed St. Makne na „Foce” — 3'10

godz. Metę osiągnęło 16 pilotów. Najszybszy na „Standardzie” — J. Krotki — 4'08 godz.

Czwarty dzień zawodów i czwarta konkurencja — 2 X trójkąt 119 km. Kobylnica — Łaziska — Gębarzewo — Kobylnica. Podstawa chmur 1700 m; 2/8 Cu. W zasadzie żadnych problemów piloci na trasie nie mieli, choć do domu o własnych siłach wrócilo 13. Konkurencję wygrał A. Sikora, „Foka C” — 3'27 godz., przed A. Ratajem, „Foka E” — 3'24 godz. Najlepsi „Standard” — T. Możewski — 4'33 godz.

Po trzech dniach niepogody znowu zaświeciło słońce i nadszedła wstąpiła w tych, którzy nie zajmowali „premiowanych” miejsc. Ostatnia szansa zakwalifikowania się do zawodów II ligi. Organizator wyznaczył znaną już wszystkim trasę — dwukrotny oblot trójkąta Kobylnica — Łaziska — Gębarzewo — Kobylnica o łącznej długości 238 km. Podstawa chmur — 1400 m; pokrycie 3-5/8 Cu i stratocumulus. Warunki poprawiają się z godziny na godzinę. W dniu tym pada rekord „frekwencji” na mecie — 14 pilotów ukończyło zadanie dnia. Wygrał J. Pawłowski na „Piracie” — 3'17 godz.

Zwycięzcą III OZS w Kobylnicy został Adam Sikora (Aeroklub Ostrowski), który był liderem od pierwszej konkurencji. Wygrał on dwie konkurencje. Latat niezwykle równo, dając przy tym pokaz latania zespołowego wraz z Janem Sójką, który zajął drugie miejsce.

Trzeci w klasyfikacji, A. Rataj, to „pewniak” zawodów okręgowych; dwa lata temu był drugi, w ub. r. trzeci, a teraz znów trzeci. Czwarte miejsce zajął R. Szamkołowicz (Szczecin).

W sumie III OZS w Kobylnicy były zawodami ulanymi, ciekawymi i przysporzyły sporo dowiadcznia tak zawodnikom jak i organizatorom.

G. CZEMPIŃSKI

XI SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

Klasyfikacja indywidualna mężczyzn: mistrz świata — C. Schoelppie (USA) — 3,821. 2. A. Osipow (ZSRR) — 3,836. 3. J. Pospichal (CSRS) — 4,052. 4. W. Gurny (ZSRR) — 4,108. 5. Duzmajew (ZSRR) — 4,116. 6. V. Kumber (CSRS) — 4,142. 7. W. Greschner (NRD) — 4,214. 8. E. LIGOCCI — (POLSKA) — 4,241. 9. C. Collingwood (USA) — 4,329. 10. T. Saltonstall (USA) — 4,340. 11. J. Rode (Francja) — 4,520. 12. C. Hall (USA) — 4,529. 13. L. Majer (CSRS) — 4,562. 14. W. Maszczenko (ZSRR) — 4,635. 15. R. Wilde (NRD) — 4,678. 16. L. Serenelli (Włochy) — 4,685. 17. C. Fischbacher (Szwajcaria) — 4,773. 18. G. Dinew (Bułgaria) — 4,814. 19. L. Jaczmieniew (ZSRR) — 4,979. 20. J. MAC (POLSKA) — 4,994. 21. S. Sutton (Kanada) — 5,019. 22. A. Partsch (NRD) — 5,048. 23. Z. Germaniński (Bułgaria) — 5,053. 24. S. JAKUBOWSKI (POLSKA) — 5,067. 25. S. Hicks (USA) — 5,074. 26. G. Alekseyew (ZSRR) — 5,104. 27. J. Wallberg (Szwecja) — 5,112. 28. J. Meacock (Anglia) — 5,121. 29. B.R. Standing (Anglia) — 5,133. 30. A. Bohn (Szwajcaria) — 5,193. 31. R. Deutsch (Austria) — 5,238. 32. L. Bothy (Francja) — 5,302. 33. O. Chemello (Kanada) — 5,315. 34. J. Le Floch (Francja) — 5,395. 35. M. Gorinow (Bułgaria) — 5,431. 36. S. SIDOR (POLSKA) — 5,491. 37. J. Kovacs (Węgry) — 5,523. 38. R. Rothbacher (Austria) — 5,541. 39. M. Nedbal (CSRS) — 5,531. 40. E.K. Hansen (Norwegia) — 5,582. 41. G. Ottaviani (Włochy) — 5,701. 42. B. Brand (Kanada) — 5,721. 43. G. Bingham (Australia) — 5,732. 44. K.P. Weidlich (NRD) — 5,737. 45. R. Galland (Francja) — 5,767. 46. A. Bauchal (Włochy) — 5,793. 47. J. Varga (Węgry) — 5,833. 48. W. LENCZNER (POLSKA) — 5,871. 49. F. Janovics (Węgry) — 5,897. 50. B. Chudba (CSRS) — 5,916.

Ogółem sklasyfikowano 145 zawodników.



Zdjęcie: St. Jaśko

I MIĘDZYNARODOWY SAMOLOTOWY RAID PRZYJAZNI
O MEMORIAŁ ZWIRKI I WIGURY

OSTRAVA — KRAKÓW — OSTRAVA ● 18-25. IX. 1972 r.

W imprezie startowało 18 pilotów polskich na samolotach Zlin-326 F i AFS oraz 5 pilotów z Czechosłowacji na Zlinach-325 AFS, dwie pilotki z NRD na Zlinach-CSRS na Z-43 i L-40.

Rozegrano cztery konkurencje.

Wyniki I konkurencji: 1. Babiarz — Szpieć (Polska) — 948 pkt, 2. Kościński — Bzyl (Polska) — 879 pkt, 3. Tajchman — Warkiewicz (Polska) — 863 pkt, 4. Fiala — Jeżak (Czechosłowacja) — 837 pkt, 5. Dudzik — Kwiatkowski (Polska) — 844 pkt.

II konkurencja: 1. Świadek — Stafiej (Polska) — 946 pkt, 2. Kościński — Bzyl (Polska) — 927 pkt, 3-4. Dudzik — Kwiatkowski (Polska) i Bubenko — Danko (Czechosłowacja) — po 825 pkt, 5. Fiala — Jeżak (Czechosłowacja) — 821 pkt.

III konkurencja: 1. Baran — Staryszak (Polska) — 854 pkt, 2. Popiołek — Lenartowicz (Polska) — 809 pkt, 3. Dudzik — Kwiatkowski (Polska) — 781 pkt, 4. Gross — Mokwa (Polska) — 748 pkt, 5. Świadek — Stafiej (Polska) — 747 pkt.

IV konkurencja: 1. Bubenko — Danko (Czechosłowacja) — 853 pkt, 2. Baran — Staryszak (Polska) — 837 pkt, 3. Skreta — Svarovsky (Czechosłowacja) — 835 pkt, 4. Pasieraki — Jancelewicz (Polska) — 825 pkt, 5-6. Tajchman — Warkiewicz i Popiołek — Lenartowicz (Polska) — po 814 pkt.

Klasyfikacja końcowa: 1. Zdzisław Dudzik — Waldemar Kwiatkowski (Polska) — 3 339 pkt, 2. Witold Świadek — Lesław Stafiej (Polska) — 3 281 pkt, 3. Edward Popiołek — Krzysztof Lenartowicz (Polska) — 3 236 pkt, 4. Władysław Kościński — Alfred Bzyl (Polska) — 3 193 pkt, 5. Jan Baran — Zbigniew Staryszak (Polska) — 3 178 pkt, 6. Stanisław Babiarz — Ryszard Szpieć (Polska) — 3 171 pkt, 7. Mirosław Fiala — Radisław Jeżak (Czechosłowacja) — 3 136 pkt, 8. Waldemar Gross — Marian Mokwa (Polska) — 3 094 pkt, 9. Andrzej Tajchman — Andrzej Warkiewicz (Polska) — 2 983 pkt, 10. Stanisław Marliński — Janusz Łodziński (Polska) — 2 929 pkt, 11. Stefan Bubenko — Frantisek Danko (Czechosłowacja) — 2 891 pkt, 12. Jan Binder — Paweł Dorot (Czechosłowacja) — 2 760 pkt, 13. Jarosław Kulveit — Jaromir Novak (Czechosłowacja) — 2 712 pkt, 14. Janusz Pasieraki — Bohdan Jancelewicz (Polska) — 2 667 pkt, 15. Vladimir Patejdl — Jaroslav Blacha (Czechosłowacja) — 2 626 pkt, 16. Václav Pchanka — Vlastimil Straka (Czechosłowacja) — 2 463 pkt, 17. Slavoje Mészera — Jan Stacha (Czechosłowacja) — 2 379 pkt, 18. Andrzej Ciesielski — Wojciech Trawiniński (Polska) — 2 332 pkt, 19. Jerzy Felde — Jerzy Martyniec (Polska) — 2 259 pkt, 20. Jan Rothbauer — Roman Gonczarenko (Czechosłowacja) — 2 192 pkt, 21. Ludisław Skreta — Josef Svarovsky (Czechosłowacja) — 2 160 pkt, 22. Tomasz Manka — Edward Łucenie (Czechosłowacja) — 2 015 pkt, 23. Zdenek Sochacz — Karel Konecny (Czechosłowacja) — 1 897 pkt, 24. Josef Sykora — Anton Idpar (Czechosłowacja) — 1 486 pkt.

IX SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI W AKROBACJI
TORUŃ ● 3-10. IX. 1972 r.

W imprezie startowało 24 załogi, po 12 z Czechosłowacji i Polski. W skład załogi wchodził pilot i nawigator. Wszyscy Polacy startowali na „Wilgach“, a piloci 525 AFS i 5 pilotów z Francji na samolotach KAP-20 i „Acrostar“.

Gospodarz mistrzostw — **EDWIN ORSZETYNOWICZ**, kierownik Stefan MROZOWICZ, kierownik sportowy — **ZDZISŁAW DUDZIK**, przewodniczący Komisji Sędziowskiej — inż. **WACŁAW KOZIŁSKI**.

Rozegrano dwie konkurencje półfinałowe i dwie finałowe, do których zakwalifikowano 18 najlepszych pilotów.

I konkurencja (wiązanka obowiązkowa znana): 1. Robert Boudain (Francja) — 4 636 pkt, 2. Ivan Tuček (Czechosłowacja) — 4 600 pkt, 3. Edmund Mikolajczyk (Głiwice) — 4 566 pkt, 4. Ivan Rakovic (Czechosłowacja) — 4 405 pkt, 5. Ryszard Kasperczyk (Świdnik) — 4 385 pkt.

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

49 (3981)	Józef Zwierczowski	— 5 h 51 min, 1475 m, 66 km (21.7.72)
50 (3982)	Wanda Demczenko	— 5 h 24 min, 1750 m, 63 km (23.7.72)
51 (3983)	Ryszard Szlach	— 5 h 18 min, 1350 m, 68 km (23.7.72)
52 (3984)	Zbigniew Kurka	— 5 h 23 min, 1650 m, 63 km (25.7.72)
53 (3985)	Ryszard Szlach	— 5 h 21 min, 1160 m, 64 km (25.7.72)
54 (3986)	Julian Kowalski	— 5 h 37 min, 1125 m, 64 km (25.7.72)
55 (3987)	Edmund Barzyczek	— 5 h 47 min, 1200 m, 63 km (25.7.72)
56 (3988)	Jerzy Moskała	— 5 h 13 min, 1850 m, 85 km (29.7.72)
57 (3989)	Janek Zych	— 5 h 32 min, 1320 m, 79 km (29.7.72)
58 (4000)	Czesław Skrobiasz	— 5 h 06 min, 1870 m, 68 km (31.7.72)
59 (4001)	Wojciech Pawluk	— 5 h 20 min, 1675 m, 52 km (31.7.72)
60 (4002)	Jerzy Smoliński	— 5 h 02 min, 1185 m, 52 km (31.7.72)
61 (4003)	Jerzy Komorniczak	— 5 h 01 min, 1630 m, 53 km (31.7.72)
62 (4004)	Janusz Skrok	— 5 h 35 min, 1200 m, 63 km (3.8.72)
63 (4005)	Tadeusz Penkala	— 5 h 36 min, 1200 m, 65 km (3.8.72)
64 (4006)	Zofia Górecka	— 5 h 23 min, 1200 m, 66 km (6.8.72)
65 (4007)	Miroslaw Kosiński	— 5 h 15 min, 1250 m, 53 km (7.8.72)
66 (4008)	Roman Głowacki	— 5 h 14 min, 1550 m, 55 km (8.8.72)
67 (4009)	Zbigniew Sieradzki	— 5 h 14 min, 1700 m, 66 km (12.8.72)
68 (4010)	Leon Palowski	— 5 h 31 min, 1850 m, 70 km (12.8.72)
69 (4011)	Marek Kamiński	— 5 h 02 min, 1350 m, 54 km (4.8.72)
70 (4012)	Jerzy Woźniak	— 5 h 27 min, 1250 m, 55 km (4.8.72)
71 (4013)	Leon Góra	— 5 h 42 min, 2200 m, 81 km (7.8.72)
72 (4014)	Władysław Ryżyński	— 5 h 40 min, 1200 m, 55 km (28.8.72)
73 (4015)	Adam Koroniewicz	— 5 h 06 min, 1200 m, 55 km (28.8.72)
74 (4016)	Andrzej Palusz	— 5 h 10 min, 1150 m, 83 km (5.7.72)
75 (4017)	Eugeniusz Rykiewicz	— 6 h 30 min, 1250 m, 83 km (5.7.72)
76 (4018)	Mieczysław Jankowski	— 5 h 08 min, 1424 m, 85 km (7.7.72)
77 (4019)	Jan Baberowski	— 5 h 13 min, 1150 m, 54 km (18.7.72)
78 (4020)	Andrzej Klebański	— 5 h 10 min, 1190 m, 54 km (22.7.72)
79 (4021)	Jerzy Staszynski	— 5 h 11 min, 1200 m, 51 km (24.7.72)
80 (4022)	Andrzej Kalita	— 4 h 16 min, 1650 m, 85 km (29.7.72)
81 (4023)	Grzegorz Kozłowski	— 5 h 05 min, 1200 m, 84 km (30.7.72)
82 (4024)	Henryk Dziędziński	— 5 h 25 min, 1350 m, 85 km (3.8.72)
83 (4025)	Kazimierz Samojluk	— 6 h 03 min, 1260 m, 85 km (6.8.72)
84 (4026)	Maciej Gadek	— 5 h 09 min, 1325 m, 81 km (6.8.72)
85 (4027)	Bronisław Budzisz	— 7 h 18 min, 1500 m, 81 km (8.8.72)
86 (4028)	Marian Gogol	— 5 h 04 min, 1350 m, 59 km (8.8.72)
87 (4029)	Sylwester Jerzy Kozak	— 5 h 44 min, 1300 m, 81 km (8.8.72)
88 (4030)	Józef Sołski	— 5 h 33 min, 1600 m, 35 km (13.8.72)
89 (4031)	Tadeusz Szulc	— 5 h 01 min, 1354 m, 86 km (13.8.72)
90 (4032)	Wiesław Holonis	— 5 h 11 min, 1150 m, 55 km (14.8.72)
91 (4033)	Janek Świąt	— 6 h 33 min, 1850 m, 51 km (18.8.72)
92 (4034)	Ewa Chylewska	— 5 h 23 min, 1640 m, 56 km (19.8.72)
93 (4035)	Iwona Czechowicz	— 5 h 19 min, 1384 m, 77 km (23.8.72)
94 (4036)	Antoni Masłowski	— 5 h 16 min, 1150 m, 83 km (23.8.72)
95 (4037)	Ryszard Bolek	— 5 h 16 min, 1300 m, 84 km (26.8.72)
96 (4038)	Janek Zak	— 5 h 40 min, 1370 m, 85 km (28.8.72)
97 (4039)	Włodzisław Matyszek	— 5 h 36 min, 1000 m, 90 km (29.8.72)
98 (4040)	Stefan Okas	— 5 h 11 min, 1100 m, 60 km (30.8.72)

DIAMENTY ZA PRZELOT 500 km

1 (349)	Anna Przybyła	— 501 km (8.6.1972)
2 (350)	Zygmunt Wanja	— 508 km (16.7.1972)

DIAMENTY ZA PRZELOT 300 km

1 (978)	Bogdan Peczala	— 330 km (7.3.1973)
2 (979)	Stanisław Zientek	— 311 km (22.5.1973)
3 (980)	Jerzy Makula	— 303 km (24.5.1973)
4 (981)	Roman Walkowicz	— 303 km (3.6.1973)
5 (982)	Wiktor Sadowski	— 306 km (4.6.1973)
6 (983)	Eugeniusz Trochimowicz	— 306 km (4.6.1973)
7 (984)	Zbigniew Wójcik	— 306 km (4.6.1973)
8 (985)	Jerzy Szempliński	— 306 km (8.8.1973)
9 (986)	Janusz Trzeciak	— 316 km (19.6.1972)
10 (987)	Stefan Podlósny	— 324 km (6.7.1973)
11 (988)	Henryk Tabela	— 302 km (19.7.1972)
12 (989)	Jerzy Ruc	— 330 km (21.7.1972)
13 (990)	Tomasz Kaczyński	— 306 km (25.7.1972)
14 (991)	Marek Sadowski	— 306 km (25.7.1972)
15 (992)	Henryk Koprowski	— 324 km (3.6.1973)
16 (993)	Marek Grochowski	— 324 km (19.8.1971)
17 (994)	Janusz Torz	— 324 km (28.7.1972)
18 (995)	Andrzej Byłok	— 308 km (23.7.1973)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

41 (986)	Jerzy Ruc	— 3790 m, 330 km (21.7.1973)
42 (987)	Marian Janik	— 3500 m, 330 km (19.8.1973)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
pik dypl. STANISŁAW MILER

II konkurencja (układ dowolny): 1. Robert Dousson (Francja) — 5 844 pkt, 2. Robert Boudain (Francja) — 5 757 pkt, 3. Felician Kawala (Katowice) — 5 663 pkt, 4. Edmund Mikolajczyk (Głiwice) — 5 636 pkt, 5. Jean Ordox (Francja) — 5 616 pkt.

III konkurencja (finał — wiązanka obowiązkowa nie znana): 1. Robert Boudain (Francja) — 4 093 pkt, 2. Robert Dousson (Francja) — 4 073 pkt, 3. Felician Kawala (Katowice) — 4 030 pkt, 4. Jean Leberre (Francja) — 3 982 pkt, 5. Jean Ordox (Francja) — 3 922 pkt.

IV konkurencja (finał — układ dowolny): 1. Ivan Tuček (Czechosłowacja) — 5 729 pkt, 2. Piotr Supak (Czechosłowacja) — 5 604 pkt, 3. Robert Dousson (Francja) — 5 636 pkt, 4. Ivan Rakowicz (Czechosłowacja) — 5 578 pkt, 5. Paweł Pawlak (Warszawa) — 5 530 pkt.

Klasyfikacja końcowa: 1. Robert Boudain (Francja) — 20 616 pkt, 2. Robert Dousson (Francja) — 19 591 pkt, 3. Ivan Tuček (Czechosłowacja) — 19 532 pkt, 4. Felician KAWALA (Katowice) — 19 491 pkt, 5. Jean Ordox (Francja) — 19 231 pkt, 6. Edmund MIKOLAJCZYK (Głiwice) — 19 085 pkt, 7. Paweł PAWLAK (Warszawa) — 18 913 pkt, 8. Piotr SUPAK (Czechosłowacja) — 18 740 pkt, 9. Jean Leberre (Francja) — 18 708 pkt, 10. Ryszard Kasperczyk (Świdnik) — 18 607 pkt, 11. Krzysztof Kalinowski (Toruń) — 18 424 pkt, 12. Monika Schüssler (Niemiecka Republika Demokratyczna) — 18 104 pkt, 13. Jarosław Polasek (Czechosłowacja) — 18 113 pkt, 14. Helmut Stas (Krynica) — 17 622 pkt, 15. Jerzy Kuźma (Głiwice) — 17 539 pkt, 16. Zbigniew Adam (Szczecin) — 16 929 pkt, 17. Ireneusz Mikolajczyk (Głiwice) — 15 607 pkt.

Wkładka do numeru 43 (1111) z 22 października 1972 r. tygodnika „Skrydlatka Polska“. Redaguje zespół „Skrydlatek Polski“ przy współpracy z Aeroklubem PRL. Redaktor — Jerzy Pomianowski.